
Praxistest Seat Ibiza 1.5 TSI: Ohne großen Durst munter unterwegs

Von Michael Kirchberger, cen

Der Ibiza gehört zum Urgestein von Seat. Er teilt seine Technik mit den Konzernbrüdern VW Polo und Skoda Fabia und hat nach vier Jahren Bauzeit jüngst eine Überarbeitung erfahren, die er sich äußerlich nicht anmerken lässt. Die Linienführung ist auch heute noch aktuell und ansehnlich. Auf der Strecke geblieben sind unterdessen der Kombi, der Zweitürer und die Dieselmotorisierung. Dafür erfreut die opulent ausgestattete FR-Version in Verbindung mit dem neuen 1,5-Liter-TSI-Benziner, der stramme 150 PS liefert. 25.525 Euro verlangt der Seat Händler für diese Version, fast 10.000 Euro mehr als für den Einstiegs-Ibiza. Der aber ist eher frugal ausgestattet und verspricht mit einem 80 PS (59 kW) starken Benzinmotor eher nur verhaltenen Fahrspaß.

Außen also ist alles beim alten geblieben, innen jedoch weht ein frischer Wind. Ambientelicht an den Lüftungsdüsen macht Stimmung, der 8,25-Zoll-Bildschirm (ohne Navigation), ist ein gutes Stück nach oben gerückt, so fällt die Bedienung über die Touchscreenfunktion leichter. Die Wegweisung gelingt für 190 Euro Aufpreis für die kabellose Smartphone-Anbindung mit Apple Carplay und Android Auto, das Spitzeninfotainment mit seinem 9,2-Zoll-Bildschirm gibt es für knapp 1000 Euro. Ein dickes Plus bekommt der Ibiza, weil die Klimatisierung weiterhin auf Tasten und Drehregler setzt und auf die ungenaue und umständliche digitale Bedienung der Konzernbrüder verzichtet.

Die FR-Variante hat unter anderem eine um 1,5 Zentimeter Millimeter tiefergelegte Karosserie und adaptive Stoßdämpfer, die den Fahrkomfort verbessern sollen. Richtig weich werden die Federn damit jedoch nicht, diese Ibiza-Variante macht zu keiner Zeit ein Hehl daraus, wenn der Fahrbahnbelag eine Erneuerung verlangt. Die Lenkung spricht direkt an und vermittelt ein gutes Gefühl für den Traktionszustand der angetriebenen Vorderräder. Die Autobahn haben wir daher nicht verlassen, um einen Stau zu umfahren, sondern schwungvoll und gut gelaunt auf Nebenstrecken den Fahrspaß zu genießen. Die Fahrdynamik profitiert außerdem von der serienmäßigen elektronischen Differenzialsperre, die den Schlupf der Räder begrenzt. Obligatorisch ist die Kombination mit dem siebengängigen Doppelkupplungsgetriebe, das es wie bereits im Mini-SUV Arona immer eilig hat. Schon ein sanfter Druck aufs Gaspedal schließt die Kraftverbindung und lässt den Seat beim Anfahren vorwärts springen. Ist der Chauffeur alleine an Bord, ist das kein Beinbruch, Mitfahrer schreiben das ungestüme Lospreschen dem Unvermögen des Fahrers zu.

Flott ist der 1.5 TSI allemal, die Fahrleistungen sind beachtlich. Er beschleunigt in 8,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, beim Spitzentempo von 216 km/h verliert er seinen guten Geradeauslauf nicht und bekommt allenfalls wegen der kräftigen Windgeräusche einen Abzug in der B-Note. 6,3 Liter Benzinverbrauch auf 100 Kilometer ließen sich nach einigen 100 Kilometern als Durchschnitt ermitteln, das liegt etwa in Höhe der Werksangaben und ist angemessen. Die automatische Zylinderabschaltung im Teillastbereich trägt dazu bei. Gleiches gilt für den Tankinhalt von 40 Liter, der immer eine gewisse Freiheit beim Anpassen des Nachfüllzeitpunkt an die täglichen Preisschwankungen an den Zapfsäulen erlaubt.

Das Raumangebot ist vorne völlig in Ordnung, der Fahrer findet schnell eine angenehme Position, das Lenkrad lässt sich in zwei Wegen passgenau einstellen. Hinten finden die Mitfahrer bei wenigen Zentimetern Kniefreiheit und einem eher schmalen Spalt unter dem Sitz nur genügend Platz, wenn Schuhgröße und Beinlänge unter dem Durchschnitt liegen. In den Kofferraum passen wenigstens 262 Liter, wer die Rücksitzlehnen umklappt steigert

das Transportvermögen auf 1165 Liter. Der Laderaumboden ist bis auf einen kleinen Knick in Scharnierhöhe weitgehend eben, das Verstauen von Sperrgepäck erleichtert obendrein die niedrige Ladekante,

Die FR-Variante ist umfangreich ausgestattet, extra zu bezahlen sind wie erwähnt die Navigation und das Winterpaket unter anderem mit Sitzheizungen vorn. Sportsitze, 17-Zoll-Leichtmetallräder und eine zweiflutige Auspuffanlage für den guten Ton gibt es unter anderem serienmäßig. So taugt der Ibiza nicht nur in der Stadt oder im Mittelstreckenbetrieb, sondern meistert auch eine 500-Kilometer-Strecke mühelos. (Michael Kirchberger, cen)

Daten Seat Ibiza 1.5 TSI FR

Länge x Breite x Höhe (m): 4,06 x 1,78 x 1,45
Radstand (m): 2,54
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1498 ccm, Frontantrieb, 7-Gang-DSG
Leistung: 110 kW (150 PS) bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,2 Liter
Testverbrauch: 6,3 Liter
Tankinhalt: 40 Liter
CO2-Emissionen: 138 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1257 kg / max. 433 kg
Anhängelast: 1200 kg
Kofferraumvolumen: 262–1165 Liter
Wendekreis: 10,9 m
Preis: 25.525 Euro
Testwagenpreis: 27.175 Euro

Bilder zum Artikel



Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



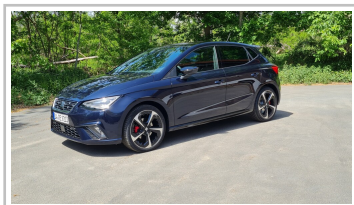
Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
