

Testnotizen zum Seat Ibiza ST Sport 1.6 TDI CR (77 kW) mit 1,6-I-TDI, 77 kW/105 PS und Fünfgang-Getriebe

Im Test vom 28. Juli. bis zum 12. August 2010.
Kennzeichen: GG – SP 357

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Nach vorn ist der Ibiza recht **übersichtlich**, die A-Säule mit dem winzigen Fensterchen dahinter stört beim Abbiegen und in Kreisverkehren kaum. Die **Außenspiegel** sind angemessen groß und haben einen kleinen toten Winkel. Auf den Serien-Außenspiegeln kann man die Vogel-Zusatzspiegel für die Astra H befestigen, ohne den Verstellbereich der elektrischen Außenspiegel einzuschränken. Nach hinten ist das modisch geformte **Kombi-Heck recht übersichtlich**. Die **Tankentlüftung** ist gut.

Die **Heckklappe** ist bis zum Laderaumboden nach unten gezogen, weshalb man den Kofferraum sehr bequem beladen kann. Beim ersten Mal sucht man den Kontakt zum Öffnen erst an der Unterkante der Heckklappe und nicht im Seat-Emblem. An einer breiten Griffmulde innen kann man die Heckklappe wieder schließen. Mit der **Variabilität des Gepäckabteils** ist es aber nicht weit her. Wer die wie die Lehne asymmetrisch geteilte Sitzfläche nach oben klappen und anschließend die Lehne absenken möchte, muss den Vordersitz ein gutes Stück nach vorne schieben. Es entsteht auch dann keine ebene Ladefläche. Eine Haushaltsleiter kann man diagonal gelegt immerhin unterbringen. Beim Umklappen wird an der Unterseite der Sitzfläche der unverkleidete Schaumstoff sichtbar.

Oben im Kofferraum, integriert in die Abdeckung, hat der Ibiza ST ein flaches Fach für Kleinkram.

Innenraum

Der **Prüfer** hat etwas mehr Kopffreiheit als im Fünfsitzer. Bis etwa 1,90 Meter Körpergröße reicht sie gut aus. Der **Fahrlehrer** kann den Längsverstellbereich seines Sitzes nicht ausnutzen, wenn dahinter noch jemand sitzen soll. Das gilt insbesondere dann, wenn er einen höhenverstellbaren Sitz ganz abgesenkt hat. Wenn er den auf halbe Höhe bringt und noch ein klein wenig nach vorne rückt, können zwei 1,85 Meter große Menschen hintereinander sitzen. Auch dann aber ist der Prüfer froh über die Ausbuchtung der stoffbezogenen Vordersitzlehne, in der er seine Knie unterbringen kann. Der Fußraum geht in Ordnung. Das Ein- und Aussteigen ist Kleinwagen-typisch nicht so einfach und bequem wie bei einem Fahrzeug mit höher angeordneten Sitzen. Man muss sich weit bücken.

Der Fahrlehrer sieht aus jeder Position seines Sitzes den Tacho im Bereich von 0 bis 140 km/h ein. Der Blick des Prüfers reicht von etwa 60 km/h bis 160 km/h – jeweils dann, wenn das Lenkrad gerade steht.

Der Testwagen hatte ein in der Höhe und in der Neigung verstellbares **Lenkrad** ohne Bedientasten in der Lenkradnabe. Die **Lenkstockhebel** aus dem VW-Regal fühlen sich angenehm an und lassen sich intuitiv einwandfrei bedienen. Links vom Lenkrad hat der Ibiza einen Drehschalter für das Licht. Der Testwagen hatte keine Automatik-Funktion für das Umschalten von **Tagfahrlicht** auf Abblendlicht. Wenn man die Zündung einschaltet, brennt automatisch das Tagfahrlicht. Leider sieht man dann tagsüber in dunklen Ecken die Tachoanzeige schlecht. Nur die Ziffern des Bordcomputers lassen sich gut ablesen.

In das **Handschuhfach** passt gerade mal ein DIN A5-Timer. Vor dem Schalthebel ist Platz für eine 0,5-l-Flasche und ein Päckchen Papiertaschentücher. In die Türablagen vorn passt eine 1,5-l-Flasche. Eine kleine, flache Ablage verbirgt sich auch unter der in der Höhe verstellbaren, auf Überlandfahrten bequemen Armauflage zwischen den Vordersitzen. Sie stört Fahrschüler wahrscheinlich beim Schalten.

Die **Armaturentafel** ist so sauber verarbeitet, wie man das von Fahrzeugen aus dem Volkswagen-Konzern gewohnt ist. Allerdings verwendet Seat zum Teil Kunststoffe, die sich härter und billiger anfühlen. Bei den Bedienelementen muss man dagegen haptisch keine Abstriche machen.

Die **Vordersitze** der „Sport“-Ausstattung bieten guten Seitenhalt. Beide sind mit einem Rasterhebel in der Höhe verstellbar, während sich die Lehnenneigung feinfühlig per Rändelrad verstellen lässt.

Angenehm ist, dass beim Style und beim Sport alle vier elektrischen Fensterheber jeweils mit einem Tastendruck ganz absenk- und anhebbar sind.

Motor und Antriebsstrang

Der Common-Rail-Direkteinspritzer ist **prima gedämmt**. Mit der **präzise greifenden Kupplung** kann man bei warmem Motor mit Standgas alleine rangieren, wenn man die etwas schwergängige Kupplung behutsam kommen lässt. Die **Fünfgangschaltung** ist sehr präzise, alle Gassen und Endanschlüsse sind klar definiert. Die **Gänge** drei, vier und fünf sind allerdings **sehr lange übersetzt**. In Tempo-30-Zonen mahnt die Schaltanzeige bisweilen auch in der Ebene zum Herunterschalten in den zweiten Gang. Beim Abbiegen muss man fast immer in den zweiten Gang zurückschalten, um nicht anschließend im dritten zu „verhungern“. In solchen Fällen steigert die Elektronik die Motordrehzahl von alleine, ohne dass der Fahrschüler Gas gibt. Bei Tempo 50 in der Stadt ist der vierte Gang der richtige. Ab 60 km/h passt der fünfte. Aber in dem kann man dann etwa nach der Aufhebung eines Tempolimits kaum mehr beschleunigen. In solchen Fällen dreht der Motor weniger als 1.500/min und fängt an, leicht zu brummen. Insgesamt zwingt die Auslegung des Antriebsstranges zu häufigem Schalten. Besonders **spritzig wirkt die „Sport“-Version** des mit 77 kW/105 PS stärksten TDI im Ibiza ST so **nicht**. Man vermisst sowohl einen sechsten Gang als auch eine Start-Stopp-Automatik.

Dafür läuft der Vierzylinder immer kultiviert. Selbst bei niedrigen Drehzahlen knapp über 1.000/min brummelt er höchstens, anstatt zu brummen oder gar zu dröhnen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Bridgestone Potenza in der Dimension 215/40 R 17 bestückt. Außerdem hat die Version Sport auch ein **Sport-Fahrwerk** mit modifizierten Stoßdämpfern und Federn. Damit rollt der Ibiza ST auf kurzen Querfugen hölzern ab. Die Kurvenlage ist dafür zwar sehr gut, aber auf Dauer nervt es Vielfahrer eher, dass sie auch auf gut aussehenden Fahrbahnen ständig leicht Unebenheiten signalisiert bekommen. Die geschwindigkeitsabhängige **elektrohydraulische Servolenkung** schafft einen sehr guten Fahrbahnkontakt. Sie erinnert am ehesten an den VW Polo. Der Ibiza ST wirkt mit ihr beim Einparken sehr wendig.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.154 Test-Kilometern verbrauchte der Seat Ibiza ST Sport 1.6 TDI CR (77 kW) zwischen 5,2 Litern und 7,0 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug 5,9 Liter.