



Fotos: Rocco Svantusch/Autoflotte

Kaum Handlungsbedarf | An den Maßen und dem Erscheinungsbild wurde nichts gedreht beim Facelift



Vernetzt | Die Connect-Modelle bringen sehr einfach die große Welt in den kleinen Ibiza



Geradlinig | Das neue Multifunktionslenkrad passt gut in das sehr aufgeräumte Cockpit-Design

Der Türöffner

Fahrbericht | Neue, kräftige Motoren und ein stimmiges Konnektivitätspaket werten das äußerlich kaum sichtbare Facelift des Iberers auf.

Seats aktuelle Erfolge im Flottenmarkt fußen in erster Linie auf dem Leon ST. Nun fährt auch der kleinere Bruder Ibiza leicht verändert vor und könnte aufgrund seiner Individualisierbarkeit ein Türöffner zu weiteren Fuhrparks werden. Ein klassisches Dienstfahrzeug ist der Kleinwagen aber nicht, wie ein Benzineranteil jenseits der 90 Prozent zeigt. Aber dies will er auch nicht sein.

Als günstig, frisch und agil positioniert der Importeur seinen Kleinen, der auffällig oft weibliche Fahrer anspricht – 47 Prozent der Käufer sind Frauen. Nicht nur den Damen werden die neuen Internetdienste gefallen, die unter dem Label „Connect“ in einem eigenen Ausstattungsniveau offeriert werden – dieses gibt es bereits als Sondermodell im Leon und soll künftig als Niveau auch für die anderen Seat-Modelle verfügbar werden. Was der Käufer hierfür mitbringen muss, ist nur eine SIM-Karte, denn das Smartphone (ein Galaxy A3) gibt es dank einer Kooperation mit Samsung automatisch dazu.

Frische Motoren | Neben der Konnektivität hat sich vor allem unter der Motorhaube einiges getan. Das Bouquet von Euro-6-Aggregaten bietet erneut Drei- und Vierzylinder-Versionen, wobei der 150-PS-Top-Benziner (ACT) im Teillastbereich wahlweise Zylinder abschaltet, um damit Sprit zu sparen. Der Einstiegsbenziner ist nun eine

1,0-Liter-Version mit bereits 75 PS. Die drei Selbstzünder mit 75, 90 oder 105 PS schöpfen ihre Kraft jeweils aus dem gleichen 1,4-Liter-Aggregat. Geschaltet wird serienmäßig mit dem Fünfganghandschalter – für den 110-PS-Benziner und den 90-PS-Diesel ist das 7-Gang-DSG optional. Gut für den Stadtverbrauch: Start-Stopp ist Serie.

Den 90-PS-Selbstzünder in Kombination mit dem Handschalter haben wir auf eine kurze Testfahrt geschickt. Die Eigenschaften dieses Motor-Getriebe-Duos kumulierte in

einem knorrigen Dieselsound, einer giftigen Kupplung und einem fast zu aktiven Start-Stopp-System, weshalb man den Selbstzünder in der Stadt zwar bei Laune halten sollte, aber mit dem man auf der Autobahn auch mal schnelle Passagen riskieren kann. Der kräftig motorisierte Spanier meldete 5,6 Liter Verbrauch – der Normverbrauch liegt bei 3,7 l/100 km. Sparmeister sind der 1.0 Eco TSI mit 4,2 l/100 km (97 g CO₂ je km) und der 1.4 TDI Ecomotive mit 3,4 l/100 km (88 g CO₂ je 100 km). Der ebenfalls getestete 90-PS-Benziner überzeugt vor allem mit Agilität und Laufruhe. Seine Segmentzugehörigkeit wird beim Ibiza an Kleinigkeiten wie dem schmalen Heckscheibenwischer, der bei Starkregen mächtig Sound macht, oder dem Materialmix im Interieur, der zwar aufgewertet wurde, aber nicht auf Hartplastik verzichten kann, deutlich. Aber: Dies sind keine wirklichen Schwächen im Kleinwagenbereich.

Niveau-Frage | Das geradlinige Design im Cockpit wird vom Multifunktionslenkrad aufgegriffen. Ein wenig mehr Feingefühl hätte indes die Lenkung verdient. Der sauber verarbeitete, gut motorisierte, individualisierbare und interaktive Begleiter legt bei Preisen ab 10.664 Euro (Benziner) und 13.865 Euro (Diesel) los und soll ausstattungsberaignigt leicht unter dem Niveau des Vorgängers liegen. Da die Grundausstattung ein wenig dürftig ist, sollte man zumindest zum mittleren Niveau „Style“ (ab 13.269 Euro) greifen (u. a. Climatronic, elektrische Außenspiegel, LED-Tagfahrlicht, umlegbare Rücksitzbank) oder sein Kreuz beim neuen Niveau „Connect“ (ab 14.118 Euro) machen und sich mit dem vollen Konnektivitätspaket die große Welt in den kleinen Ibiza holen. |rs

Daten und Preise | Seat Ibiza (Auswahl)

1.0 MPI ab **10.664 Euro**
R3/999 cm³ | 55 kW/75 PS | 95 Nm/3.000 U/min
5-Gang | 14,3 s | 172 km/h | 5,2 S | 118 g/km

1.4 TSI Act Start & Stop ab **17.765 Euro**
R4/1.422 cm³ | 110 kW/150 PS | 250 Nm/1.500 U/min
5-Gang | 7,6 s | 220 km/h | 4,8 S | 110 g/km

1.4 TDI Ecomotive ab **13.865 Euro**
R4/1.422 cm³ | 55 kW/75 PS | 210 Nm/1.500 U/min
5-Gang | 13,0 s | 173 km/h | 3,4 D | 88 g/km

1.4 TDI Start & Stop ab **15.745 Euro**
R4/1.422 cm³ | 77 kW/105 PS | 250 Nm/1.750 U/min
5-Gang | 9,9 s | 192 km/h | 3,6 D | 95 g/km

4.061 x 1.693 x 1.445 mm | 430–1.164 Liter
Wartung: Serviceanzeige; 2 Jahre/alle 30.000 km
Effizienzklasse: D | - | A+ | A
Schadstoffklasse: Euro 6 (alle)
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: ab 16 | 19 | 17
Garantie: 2 Jahre

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer