



# Flotte Heckpartie

Test: Seat Ibiza ST 1.6 TDI Style

**Für nur 630 Euro Aufpreis gegenüber dem Fünftürer gibt es den Seat Ibiza auch als praktischen Kombi.**

Flottentechnisch gesehen, war der Ibiza im vergangenen Jahr das meistverkaufte Auto im Modellprogramm der Spanier. Daran nicht ganz unbeteiligt: die erst seit dem dritten Quartal 2010 erhältliche, Seat-typisch ST getaufte Kombiversion.

Optisch schmuck und flott gestylt, ist der serienmäßig mit Dachreling vorfahrende Kombi bei identischem Radstand knapp 18 Zentimeter länger als der Ibiza-Fünftürer. Da das Längenwachstum folglich ausschließlich dem hinteren Überhang zugute kommt, entspricht das Platzangebot für die Insassen exakt dem des Fünftürers, sprich im Fond haben Großgewachsene – je nach Sichtweise – genauso viel oder wenig Platz wie gewohnt. Vorne dagegen präsentiert sich der Kombi ganz Ibiza-like

erfreulich geräumig. Auch an den bequemen, gut ausgeformten Sitzen, den zahlreichen Ablagen sowie dem übersichtlichen und funktionellen Cockpit gibt es nichts auszusetzen. Lediglich die Materialauswahl offenbart in einen oder anderen Detail Luft nach oben. Im positiven Sinn dagegen besonders erwähnenswert: die preisgünstige (42 Euro) Vorbereitung für eine portable Navi-Nachrüstlösung auf dem Armaturenbrett und die prima Serienausstattung der Style-Version.

Das Ladevolumen selbst fällt mit 430 bis 1.164 Litern deutlich größer aus als beim Fünftürer (292–938 Liter). Zumindest der direkte Vergleich mit dem Konzernbruder Fabia Combi (505–1.485 Liter) macht jedoch deutlich, dass bei der Formgebung des Hecks eine größtmögliche

„Raumausbeute“ nicht das entscheidende Kriterium war.

Etwas umständlich gestaltet sich der Umbau des Ladeabteils. So müssen – um einen weitgehend ebenen Ladeboden zu erhalten – vor dem Umlegen der Lehnen der asymmetrisch geteilten Rückbank erst die Sitzkissen hochgeklappt und je nach Position der Vordersitze zusätzlich die Kopfstützen entfernt werden. Trefflich streiten lässt sich auch über die Vor- und Nachteile der sperrigen, starren, beim Öffnen der Heckklappe mit nach oben schwingenden Laderaumabdeckung im Vergleich zu einer Rollo-Lösung.

Dass es ab Werk nicht einmal optional ein Trennnetz für dachhohes Beladen gibt, ist wesentlich ärgerlicher, die Nachrüstlösung beim Händler in Form einer Gittertrennwand aus Metall (119 Euro) dafür umso stabiler. Uneingeschränktes Lob verdienen dagegen die niedrige Ladekante und die breite Ladeöffnung.

Ebenfalls tadellos sind die sicheren und problemlosen Fahreigenschaften. In Sachen Agilität und Handling unter-

scheidet sich der ST kaum vom Fünftürer, was als großes Lob gewertet werden darf. Dazu gesellt sich ein trotz tendenziell sportlicher Note guter Federungskomfort.

Ideal ergänzt wird dieses Package vom temperamentvoll loslegenden 105-PS-Common-Rail-Diesel. Durchzugstark und kultiviert vereint er Fahrspaß mit günstigem Verbrauch, wie der Testdurchschnitt von 5,3 Litern belegt. Zurückhaltend bewegt, ist sogar locker eine vier vor dem Komma möglich. Für längere Autobahnetappen wünschenswert wäre ein sechster Gang. Am knackigen – wohl aus Kostengründen – verbauten Fünfganggetriebe selbst gibt es jedoch genauso wenig zu mäkeln wie an der prima austarierten Lenkung.

Preislich dürfen die von Seat für den flotten Ibiza ST 1.6 TDI Style in Rechnung gestellten 16.008 Euro durchaus als angemessen gelten, zumal der Spanier seit Kurzem endlich auch mit flexiblen Wartungsintervallen aufwarten kann. So ist ein Ölwechsel jetzt erst nach maximal 30.000 Kilometern oder zwei Jahren fällig, die erste Inspektion sogar erst nach drei Jahren oder 60.000 Kilometern.

Fazit: Auch wenn die reinen Kombiquantitäten im überschaubaren Segment der Kleinwagenkombis nicht das Maß der Dinge darstellen, ist der Ibiza ST ein gelungenes, ehrliches Auto mit hohem Praxiswert und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis. MMD

## Seat Ibiza ST

Modell	1.6 TDI CR Style
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.598
Leistung (kW/PS/min)	77/105/4.400
Drehmoment (Nm/min)	250/1.500
L x B x H (mm)	4.227 x 1.693 x 1.445
0–100 km/h (s)	10,9
Spitze (km/h)	188
Normverb. (l/100 km)	4,2 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	109
Testverb. (l/100 km)	5,3 D
Preis (netto/Euro)	16.008 Euro



Werden im Schnellverfahren nur die Lehnen umgelegt, entsteht eine „Rampe“. Normalvolumen: 430 Liter



Das funktionelle und flott aufgemachte Cockpit hat materialtechnisch noch Luft nach oben.