

Vergleichstest Seat Ibiza 1,7 LD gegen Daihatsu Charade



Typisch Kompaktklasse: Der Seat Ibiza glänzt mit langem Radstand, breiter Spur und geräumiger Karosserie



Cockpit: Die Schalter sind alle in Griffnähe hinter dem Lenkrad, doch ihre Anordnung ist unübersichtlich

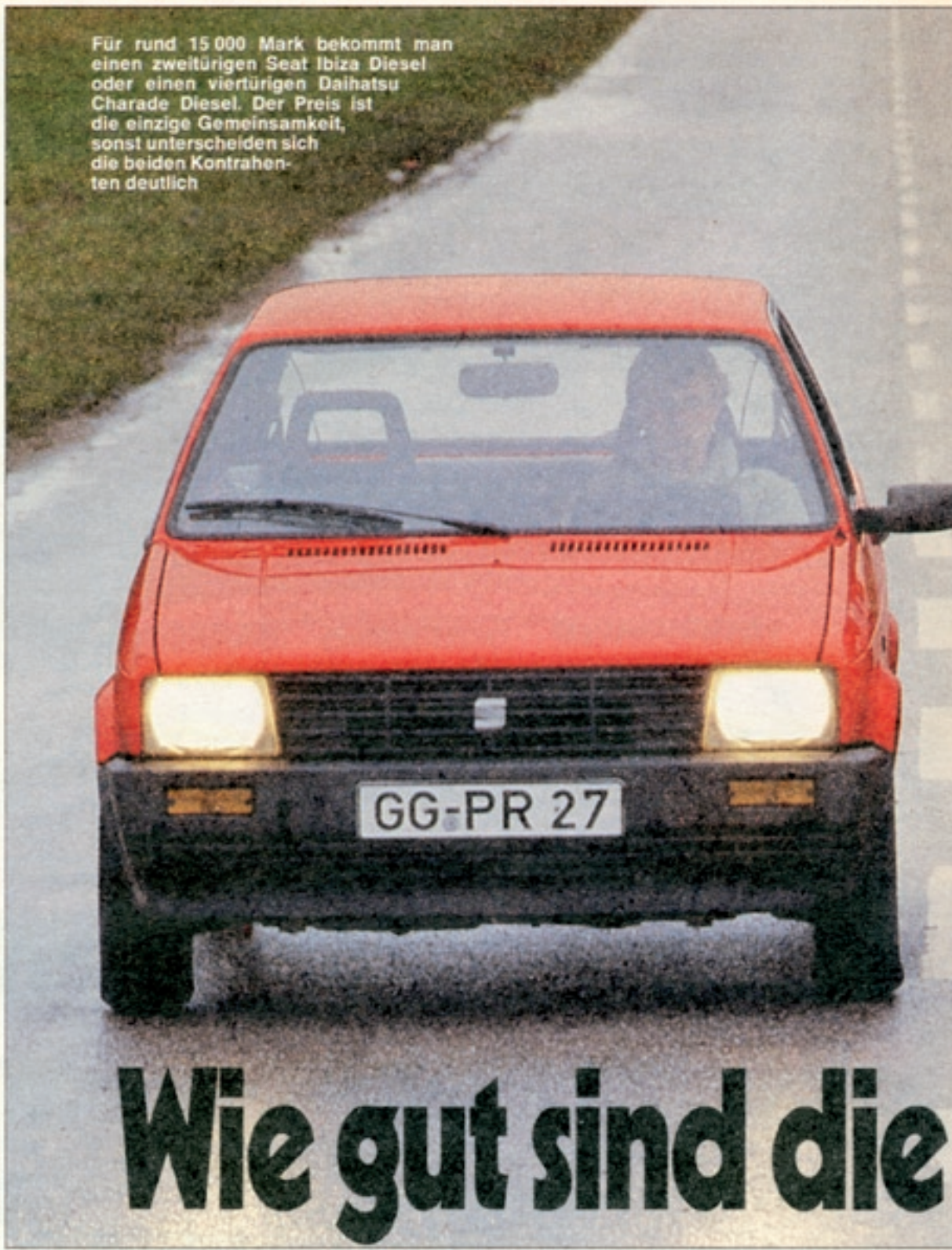


Die 1,7-Liter-Dieselmotoren im Seat Ibiza ist ein weiterentwickelter Fiat-Motor, der auch schon in den Seat Ronda eingebaut wurde. Seat veränderte die Brennräume und montiert jetzt Bosch-Einspritzanlagen



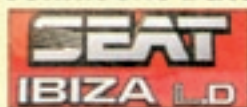
Auch hinten lässt es sich im Ibiza aushalten. Der Einstieg beim Zweitürer ist ordentlich, der Platz ausreichend

Für rund 15 000 Mark bekommt man einen zweitürigen Seat Ibiza Diesel oder einen viertürigen Daihatsu Charade Diesel. Der Preis ist die einzige Gemeinsamkeit, sonst unterscheiden sich die beiden Kontrahenten deutlich



Wie gut sind die

Technische Daten



Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut. Hubraum 1698 ccm, Bohrung x Hub 83 x 79,2 mm, Verdichtungsverhältnis 20 : 1, Leistung 40 kW (55 PS) bei 4500/min, maximales Drehmoment 98 Nm bei 3000/min, Fünfganggetriebe, selbstnachstellende Einscheiben-Trockenkupplung, Frontantrieb, Zahnstangenlenkung mit Dauerschmierung, Wendekreisdurchmesser 9,6 Meter, Einzerradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Schwingarme, Stabilisator, hinten Schwingarme, Quertfeder mit Mittellager, Spurweite vorne/hinten 1400/1410 mm, Radstand 2448 mm, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen und Bremskraftbegrenzer hinten, Reifengröße 155 SR 13, Leergewicht 950 Kilogramm, Anhängelast gebremst 1000 Kilogramm, Kofferrauminhalt 320/1200 Liter, Tankinhalt 50 Liter

Dieser sind gefragt und deshalb teuer. Der billigste, der Daihatsu Charade, kostet schon 14 650 Mark, der Seat Ibiza 250 Mark mehr. **Auto Bild** sagt Ihnen, ob die billigsten Diesel ihr Geld wert sind

Obwohl Seat und Daihatsu für ihre Billig-Dieser fast den gleichen Preis verlangen, bieten sie völlig unterschiedliche Autos an. Der Ibiza gehört in die VW-Golf-

Klasse. Der Charade ist eher ein Polo-Konkurrent. Und Klassen-Unterschiede zeigen sich auch sonst.

An die Eigenarten des Seat muß ich mich erst gewöhnen: hohe Sitzposition, zu flach angeordnetes Lenkrad und ein weiches, auf Komfort abgestimmtes Fahrwerk, das in Kurven schwammig wirkt. Richtig übel ist der Kaltstart des Motors. Nicht nur, weil er eine mächtige Qualmwolke ausstößt und anfangs unruhig läuft, auch weil er viel zu lange vorgeglüht werden muß. 20 Sekunden dauert die Prozedur. Seat will die Vorglühzeit noch in diesem Jahr auf den Stand

der Technik bringen. Dann dürfte der Fall in zwei Sekunden erledigt sein.

Der 55 PS starke 1,7-Liter-Dieselmotor im Ibiza ist übrigens ein von Seat weiterentwickelter Fiat-Motor. Wenn die Maschine warm ist, läßt sich der Ibiza zügig und auch verbrauchsgünstig fahren (Schnitt 7,6 Liter/100 km). Unser Testwagen hatte jedoch Schwierigkeiten bei der Vollgasfahrt. Er schaffte nur 143 km/h (Werksangabe 150 km/h). Doch das stört mich weniger als der Schalter-Zirkus, der den Fahrer rund um die Lenksäule erwartet: eine Wippe für den Blinker, dahinter ein Druckknopf für die Hupe, dann



Im Stadtverkehr erweist sich der kleine Daihatsu als höchst wendig. Seinem Motor fehlt es aber an Durchzugskraft. Mit dem kompakten Seat sind selbst längere Touren kein Problem. Der Seat-Diesel ist jedoch ein rauher Bursche



billigsten Diesel?



Gelungene Form: Mit vier Türen und Heckklappe verliert der Daihatsu Charade fast den Kleinwagen-Charakter



Vorbildlich: Das Cockpit des Japaners ist übersichtlich. Auch bei Dunkelheit findet man sich zurecht



Unter der Charade-Haube nagelt ein Dreizylinder. Die Kraftentfaltung des Motors ist für einen Diesel nicht typisch. Er muß hochgedreht werden und zeigt erst ab 3500 Touren seine Muskeln. Trotzdem ist er sparsam



In dem japanischen Straßenfloh ist auch hinten erstaunlich viel Platz. Als Viertürer nur gegen Aufpreis zu haben

Schiebeschalter für Scheibenwischer vorne und hinten. Unübersichtlicher geht's kaum. Bei Dunkelheit ist nichts beleuchtet. Auch auf der Mittelkonsole, wo sich die Schieberegler für Heizung, Lüftung und Gebläse befinden, ist es stockfinster.

Dagegen ist der Daihatsu ein Musterknabe. Ein typischer Japaner: komplett ausgestattet und solide verarbeitet, im Charade fühle ich mich auf Anhieb wohl. Die Sitze sind bequem, sein Cockpit ist übersichtlich, Hebel und Schalter sind gut zu erkennen und in ihrer Funktion eindeutig – auch bei Dunkelheit.

Unser Testwagen, ein Viertürer (Aufpreis 595 Mark), läßt sich auch problemlos fahren, hat für seine Größe eine ordentliche Straßenlage, verfügt über kräftige Bremsen, ein exaktes Fünfganggetriebe und eine leichtgängige Lenkung. 4,75 Liter Durchschnittsverbrauch auf 100 Kilometer sind ein wahrer Spatzendurst. So fahre ich für 35 Mark von Hamburg nach München.

Allerdings nur, wenn es unbedingt sein muß. Denn das Dreizylinder-Dieselmotörchen mit seinen 37 PS bringt den 745 Kilogramm schweren Wagen nur mühsam auf Trab. Für den Stadtverkehr

reicht es, doch auf der Autobahn wird's anstrengend. Besonders weil die Lastwagen immer so drängeln. Bei 117 km/h ist der Japaner nämlich am Ende. Es sei denn, einige Exemplare halten, was die Werksangaben versprechen: 126 km/h Spitze.

Die Entscheidung zwischen dem Daihatsu und dem Seat ist also ganz einfach: Der Japaner ist gut ausgestattet, solide verarbeitet und verbraucht nur wenig Kraftstoff. Die einzigen Vorteile des Spaniers: Er hat den stärkeren Motor und ein wenig mehr Platz im Innenraum.

Jochen Gipp

Testwerte	Seat Ibiza	Daihatsu Charade
Preis: ①	14 900 Mark	15 245 Mark (4türig)
Kraftstoffverbrauch: ②	5,2/6,6/8,5 Liter/100 km	3,7/6,6/5,2 Liter/100 km
Testverbrauch:	7,6 Liter Diesel/100 km	4,75 Liter Diesel/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	143 km/h	117 km/h
Beschleunigung:	0–100 km/h in 18,5 Sek.	0–100 km/h in 32,9 Sek.
60–100 km/h im 4./5. Gang:	26,0/35,4 Sek.	32,1/56,9 Sek.
1 km im steh. Start:	39,0 Sek.	44,6 Sek.
Maximale Zuladung:	500 kg	355 kg
Wartungsintervalle:	alle 15 000 km	alle 10 000 km
Inspektionskosten: ③	150 bis 200 Mark	145 bis 190 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	befristet steuerfrei	befristet steuerfrei
Haftpflichtversicherung: ⑤	864,20 Mark	703,50 Mark

① Listenpreis (Grundausrüstung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überführungskosten dazu.
 ② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr.
 ③ Kosten für großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten.
 ④ Bei jährlicher Zahlweise.
 ⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklasse drei.

Technische Daten

**DAIHATSU
CHARADE
DIESEL CS**

Dreizylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, Hubraum 986 ccm, Bohrung x Hub 76 x 73 mm, Verdichtungsverhältnis 21,5:1, Leistung 27 kW (37 PS) bei 4600/min, maximales Drehmoment 60 Nm bei 3500/min, Diesel-Einspritzpumpe Bosch-Lizenz, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Zahnstangenlenkung, Wendekreisdurchmesser 9,7 Meter, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine an Querlenkern und Stabilisator, negativer Lenkrollradius, hinten doppelte Längslenker, Panhardstab, Spurweite vorne/hinten 1340/1310 mm, Radstand 2320 mm, diagonales Zweikreisbremssystem, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen mit Bremskraftregler hinten, Reifengröße 145 SR 13, Leergewicht 745 Kilogramm, Anhängelast gebremst 500 Kilogramm, Kofferrauminhalt 280 Liter, Tankinhalt 35 Liter