

Seat Ibiza 1,4 ECO-TDI

Seat för en tynande tillvaro på den svenska marknaden. Märket har aldrig riktigt hittat sin plats; det påstås vara sportigt och lite sydländsktflärdfullt men är egentligen billighetsversioner av Volkswagens bilar – utan att vara särskilt billiga. Kanske kan miljöbilarna ge märket en nystart?

Medan andra slagit på stora trumman för sina miljöbilar, har Seat smugit in dem på marknaden. Både Ibiza och den större Cordoba finns nu som miljöbilar, snåla dieslar som precis klarar Vägverkets 120 g/km-gräns.

Ibiza har marknaden största trecylindriga motor, en skapelse på 1,4 liter som under turbotryck ger 80 hästkrafter. Som sig bör i en diesel, är vridmomentet imponerande redan vid låga varv, och turbon ger extra skjuts från 1500 varv. Innan dess är det stendött, men sen är det tillräckligt drag för att inte behöva växla särskilt ofta.

Seat uppger en blandad förbrukning på 0,46 literdiesel per mil, vilket de tycker ger koldioxidutsläpp på 118 gram – förvirrande eftersom andra tillverkare uppger en förbrukning på 0,45 literdiesel och koldioxidutsläpp på 119 gram. Vägverket bör granska om Seat och andra dieslar ”på gränsen” verkligen är berättigade till miljöbilsförmåner eller inte. Så länge tar vi dem på orden och räknar bilen som miljöbil, även om vi inte själva får ner förbrukningen riktigt i de nivåer som Seat anger. Partikelfilter är i alla fall standard, och ger 6000 kronor i skatterabatt, så att bilen är i princip skattefri de första tre åren.

Ibiza är bara centimetern under fyra meter, och 1,70 bred. Men axelavståndet är kort så hjulen träder in och stör både fram och bak. Det är ändå fullt tillräckliga innerutrymmen för fyra vuxna, med en femte som i nödfall kan sitta i mitten där bak, alla med trepunktsbälten och nackstöd. Säkerheten i övrigt är också rätt väl sörjd för, med dubbla krockkuddar fram och i sidan, låsningsfria bromsar och antisladdsystem som standard.

Seaten känns som en småbil, och därför känns det saftigt att ge 140 400 kronor för den i standardversion, särskilt som den är ganska snålt utrustad. De som sitter bak får rulla upp rutorna för hand och mycket av inredningen känns som om den är gjord i billigaste plast. Däremot ingår luftkonditionering och fjärrlås. Dessutom tar Seat inget extra betalt för bakdörrarna, som alla som tänker sig att använda baksätet bör beställa. Seatens påstådda sportighet inskränker sig till en röd instrumentbelysning som tagits direkt från Audi och mattor fram som det står Seat Sport på.

För den som önskar större bagageutrymme, finns Ibiza också som sedan, då med namnet Cordoba. De drygt 20 extra centimetrarna ger en stor och praktisk koffert, samtidigt som bilens utseende förändras i riktning liten BMW. Prispåslaget 5 000 kronor är mycket lågt för så mycket mervärde. I övrigt är bilarna exakt samma, och med samma motor uppfyller också Cordoba miljöbilsdefinitionen.

Bensinversionen med samma motorstorlek är drygt 25 000 kronor billigare, har något mer effekt men sämre vridmoment och går miste om miljöbilsförmånerna eftersom den har en förbrukning på kring 0,65 liter bensin per mil. Mer intressant är – tyvärr är miljöperspektiv – att man för bara 3 500 kronor mer får en Ibiza 1,9 TDI Sport, med större och fyrcylindrig motor, 20 hästkrafter mer och bättre vridmoment, sportstolar och mycket tuffare utseende. Den förbrukar inte särskilt mycket mer, 0,51 liter per mil. Tursamt nog för 1,4-modellen så räcker den skillnaden för att 1,9-varianten ska bli helt utan miljöbilspremier.

Mattias Goldmann