

Einmal Ibiza hin und zurück

Wärmstens zu empfehlen



Freunde kannst du dir aussuchen, Familie nicht. Wer in einer so begabten Sippe aufwächst wie der Ibiza, muss schon ein verdammt dickes Blech haben. Die Cousins Polo und Fabia, hoch talentiert und über den grünen Klee gelobt, die Wolfsburger Stiefmutter erfolgreich wie nie, nur die eigenen Eltern, die kriegen keinen Reifen auf den Boden. 25 Jahre nach Übernahme durch VW gilt Seat noch immer als Baustelle.

Nicht wenige im Konzern sagen: Weg mit dem spanischen Patienten,

lasst uns Alfa Romeo kaufen, dann wird alles gut. In so einem Umfeld kannst du als kleiner Seat nur mit großer Leistung überzeugen.

Dem Ibiza fällt das nicht schwer. Wir notieren: Mehrfachsieger in AUTO BILD-Vergleichstests, einziger Seat unter den Top 50 der meistverkauften Autos Deutschlands (Rang 30), 31 Prozent mehr Verkäufe als im Vorjahr. Auf den Ibiza in vierter Generation ist Verlass. Theoretisch.

Praktisch auch. Das wissen wir spätestens seit dem 12. April 2011.

Da beendet unser cronogelber Seat Ibiza 1.4 16V Sport nach 653 Tagen seinen Dauerlauf. Wird anschließend im spanischen Seat-Werk Martorell unter Aufsicht der DEKRA fein säuberlich in seine Einzelteile zerlegt, vermessen, begutachtet – bestaunt. Das Ende einer Dienstreise, die Konzern-Chef Martin Winterkorn das Leben nicht leichter ma-

chen dürfte. Denn unterm Strich steht ein Satz, den er über seine VW-Kinder auch gern mal lesen würde: Außer Spesen nichts gewesen.

Gehen wir den Dauertest im Schweinsgalopp durch. Start im Juni 2009. 18 725 Euro kostet der gelbe Knirps inklusive einiger Extras. Das ist nicht wenig. Polo-Fahrer zahlen nur rund einen Tausender mehr. Da



100 000 Kilometer mit einem Seat Ibiza - keine Urlaubsfahrt, richtig harte Arbeit. Am Ende steht der gelbe Knirps blendend da. Noch nie schnitt ein Kind des VW-Konzerns besser ab



Ibiza hat unser kleiner gelber Freund zwar nicht gesehen, aber in Makarska an der dalmatinischen Küste war es auch nicht übel

FOTOS: S. MALACH (3), E. CUCINA (2), AUTO BILD, I. BARTILOVIC, S. KRIEGER



Unterwegs in England: „Alles läuft nach Plan.“ Der Ibiza kommt ohne Pause über die Dauertestdistanz

Sommer in Italien, Winter in Deutschland, dann wieder ab in den Süden...



...auf seiner Tour durch Europa verfeuerte der Ibiza 8150 Liter Sprit



Station am Nürburgring: Flott war er ja, aber nicht wirklich sportlich. Dafür fehlte die Kraft aus dem Drehzahlkeller



beide VW-Kinder die identische neue Polo-Plattform nutzen, zudem Motor und Getriebe teilen, fragt man sich: Warum bitte soll ich einen Ibiza kaufen? „Weil er jugendlicher und frecher ist als ein Polo und doch nicht schlechter fährt“, beantwortet ein junger Kollege die Frage gleich auf den ersten Seiten des Bordbuchs. Nun ja, das kann man auch anders sehen. „Die Polo-Perfektion erreicht der Ibiza nicht“, notiert ein älteres Semester unserer Test-Truppe trocken. Und fügt hinzu: „Die Mittel-

konsole wackelt. Und wenn ich bei Regen die Tür öffne, strömt übers Dach Wasser auf die Sitze.“ Die Sessel sind aber vom Feinsten. Bis zum Schluss straff, vorbildlich im Seitenhalt und der Stoff von so guter Qualität, dass wir bei der Demontage glauben, da hätten sie uns neues Gestühl untergejubelt. Viel billiger wirkt das Plastik am Cockpit, das zumindest bis zum Ende klapperfrei durchhält. Im Gegensatz zu den Türgriffen, die knirschend eingestehen, dass hier viel-

leicht doch nicht so penibel zusammengeschraubt wird wie in Wolfsburg. Seit unserer Beanstandung soll übrigens zusätzlicher Akustikschaum länger für Ruhe sorgen. Ganz aus dem Programm flog mittlerweile das CD-Radio unseres Testwagens. „Ein saublöder Kasten“, kommentiert Kollege Jan Horn. „Die Anlage kann nur einer konstruiert haben, der Musik nicht mag.“ Recht hat er, die Bedienung ist eine Farce.

Ohne Stationstasten – und die USB-Buchse für den iPod war so versteckt, dass wir sie erst bei der Demontage entdeckten. Wie peinlich... Gut nur, dass dieses Autochen von Haus aus für Unterhaltung sorgt. Im Handling einem Polo ebenbürtig, im Komfort ebenfalls. Vielleicht eine Spur lauter, aber insgesamt prima gedämpft und selbst für Langstrecken keine Zumutung. Auf denen ►

Glückliches Ende: Das Getriebe machte es spannend

■ Das hätte auch schiefgehen können. Nach der Öffnung des Getriebes sehen wir, was wir vorher nur ahnen konnten: Karies an den Zahnrädern. Zwar fielen den AUTO BILD-Testern auf den letzten paar Tausend Kilometern leichte Geräusche aus dem Getriebe auf, aber so heftige Spuren hatten wir nicht erwartet.

Jetzt beginnt die Ursachenforschung. Der Übeltäter ist relativ schnell überführt. Ein kleines Metallstück war aus einem Bauteil der Schaltübertragung herausgebrochen und hatte sich auf eine zerstörerische Reise durchs Getriebe gemacht. Seat glaubt, dass dieser Fehler bereits bei der Montage entstand,

die Spanier wollen nun die Prozesse noch einmal genau analysieren (siehe Seite 64). Für unseren Ibiza heißt das: noch mal Glück gehabt. Insgesamt scheint die Kraftverteilung die Schwachstelle des Ibiza zu sein. Weitere Indizien dafür sind der raue Lauf eines Kegelrollenlagers samt sichtbarer Arbeitsspuren und eingearbei-

tete Federn an der Mitnehmerscheibe der Kupplung. Ansonsten zeigte unser Dauertestwagen keine weiteren Auffälligkeiten. Der Motor hat den Marathonlauf glänzend weggesteckt, legte zum Testende sogar bei Leistung und Beschleunigung nochmal zu (siehe Testwerte Seite 65). Die Hohlraumkonservierung ist

tadellos. Selbst die Stoffbezüge der Sportsitze zeigen keine Spuren vom Dauerteststress. Nur bei den knarrenden inneren Türgriffen und der wackeligen Mittelkonsole sollte Seat - im wahrsten Sinne des Wortes - die Schrauben anziehen.





Heißwaxsspuren: Der DEKRA-Sachverständige Günther Schiele begutachtet per Endoskop die Hohlraumkonservierung des ausgeräumten Ibiza. Schwachstellen entdeckt er dabei nicht



DAS FIEL UNS AUF



Heißer Bruch: Die Schäden an diesem Zahnrad wurden durch ein Bruchstück (mittl. Foto) von der Schaltbetätigung verursacht. Magneten sammelten die Späne (rechts)



Heiße Stelle: Diese Anschmelzung am Katalysator-Monolith (Eingangsseite) blieb ohne Folgen



Heiß gelaufen: Dieses Kegelrollenlager des Achsdifferenzials zeigt Materialverschleiß



Heiß geschaltet: Die Torsionsfedern der Kuppelungs-Mitnehmerscheibe sind eingearbeitet

FOTOS: U. SONNTAG (5), DEKRA (3)

REPARATUREN

- 46 926 km** **Garantie**
Im Rahmen der Wartung Schaltknüppel-Zierdeckel ersetzt. Zusätzlich Schrauben/Dichtungen der Türfeststeller getauscht (kostenfr. Feldaktion)
- 62 407 km** **Garantie**
Im Rahmen der Wartung wurde ein Massekabel ausgetauscht (kostenfreie Feldaktion)
- 87 843 km** **4,58 Euro**
Eine defekte Glühlampe der Kennzeichenleuchte ersetzt

KOSTEN

Betriebskosten/Garantien	
Fixkosten pro Jahr	
Haftpflicht 17 (100 %, R 11)	843 €
Vollkasko 14 (500 € SB, R 9)*	690 €
Teilkasko 17 (150 € SB, R 10)	92 €
Kfz-Steuer**	94 €
Kraftstoffkosten für 100 000 km	
8150,32 Liter Super (= 8,15 l/100 km)	12 225,48 €
Motoröl-Nachfüllbedarf 0,0 Liter	0,00 €
Inspektionskosten (inklusive Ölwechsel)	
15 000 km	148,01 €
30 000 km	190,83 €
45 000 km	152,58 €
60 000 km	372,44 €
75 000 km	178,63 €
90 000 km	192,38 €
Reifenkosten (inklusive Montage)	
1 Satz Sommerreifen 215/45 R 16 H Goodyear Excellence	520 €
1 Satz Winterreifen 215/45 R 16 H Michelin Primacy Alpin	912 €
Preise/Wertverlust	
Testwagenpreis 6/2009 (inklusive Extras)	18 725 €
Aktueller Neupreis	18 805 €
Schätzwert 5/2011	9250 €
Wertverlust des Testwagens	9475 €
Gesamtkosten für zwei Jahre	
auf 100 000 km	18 146,93 €
Kosten pro km	0,18 €
Kosten pro km mit Wertverlust	0,28 €

* aktuelle Vollkaskoeinstufung: 18; **aktuelle Kfz-Steuer bei Neuzulassung: 66 €

LESERBRIEFE

Polteriges Fahrwerk, schlechter Geradeauslauf, leiser Motor

■ Mein Ibiza 1.6 TDI ist extrem seitenwindempfindlich, der Geradeauslauf eine Zumutung. Zudem poltert und klappert das Fahrwerk. Was nutzen mir gute Sitze, wenn das Auto auf der BAB so schlecht fährt? Der Motor dagegen ist sehr gut gedämmt.
Mehmet Uyanik, per E-Mail

Bin mit dem Ibiza zufrieden

■ Mein Dreizylinder-Ibiza ist mit 5,5 bis 6 Litern zufrieden. Nur bei Vollast säuft er wie ein Sechszylinder. Die Verarbeitung gibt keinen Grund zur Klage.
Lars Melchin, 31737 Rinteln



Besuch in Wales: Der Reisende lobt Sitze („super Seitenhalt“) und Lenkung („schön direkt“). Die schlechte Sicht nach schräg hinten nervt ihn



Jugend forscht: Flottes Cockpit, ältere Semester haben Probleme mit den kleinen Ziffern. Am häufigsten wurde die billige Materialanmutung und das unlogische Radio kritisiert. „Das ist einfach nur doof“, notiert ein Kollege



Beste Referenzen: Der Ibiza steht auf der Bodengruppe des aktuellen Polo

FARBEN

Magico Schwarz	33,1 %
Weiß	19,2 %
Luna Silber	12,6 %
Track Grau	9,7 %
Emocion Rot	7,2 %
sonstige	18,2 %

AUSSTATTUNGSVARIANTEN

Ibiza	0,4 %
Reference	12,9 %
Style	67,0 %
Sport	15,9 %
FR	3,8 %

Das sagt Seat ...

... zum Katalysator:
Ursache der Verformung: kurzfristige Erosion durch einen Fremdkörper (loses Schweißgut), vermutlich aufgrund einer Nacharbeit-Schweißung beim Hersteller. Dies blieb ohne Einfluss auf die Funktion. Der Schweißprozess wurde überprüft. Eine 100-prozentige Kontrolle beim Hersteller seit KW 17 dieses Jahres ergab keine Auffälligkeiten.

... zur beschädigten Rastierungshülse:
Das Fehlerbild (siehe Foto) lässt darauf schließen, dass es sich um einen Schaden handelt, der bereits im Montagepro-



zess des Getriebes entstanden sein muss. Dieser wird von uns überprüft und gegebenenfalls optimiert.

... zu den Türgriffen:
Zu den Geräuschen aus dem Bereich der inneren Türgriffe kam es durch Relativbewegungen zwischen sich berührenden Bauteilen. Zur Abhilfe werden Akustiksäume an je drei Clips auf Fahrer- und Beifahrerseite angebracht.



FOTOS: BERKA (2), J. SONNITAG (2), AUTO BILD, M. HEIMBACH, M. KLINGWALD, S. MALLACH

MOTORVARIANTEN		
Motor	Verkaufsanteil	
1.2 12V, 44 kW	<div style="width: 0.4%;"></div>	0,4 %
1.2 12V, 51 kW	<div style="width: 21.9%;"></div>	21,9 %
1.4 16V 63 kW	<div style="width: 47.7%;"></div>	47,7 %
1.6 16V, 77 kW	<div style="width: 7.3%;"></div>	7,3 %
1.2 TSI, 77 kW	<div style="width: 5.0%;"></div>	5,0 %
1.4 TSI, 110 kW	<div style="width: 1.1%;"></div>	1,1 %
1.4 TDI, 59 kW	<div style="width: 2.6%;"></div>	2,6 %
1.6 TDI, 66 kW	<div style="width: 5.9%;"></div>	5,9 %
1.6 TDI, 77 kW	<div style="width: 5.3%;"></div>	5,3 %
1.9 TDI, 77 kW	<div style="width: 0.1%;"></div>	0,1 %
2.0 TDI, 105 kW	<div style="width: 2.7%;"></div>	2,7 %

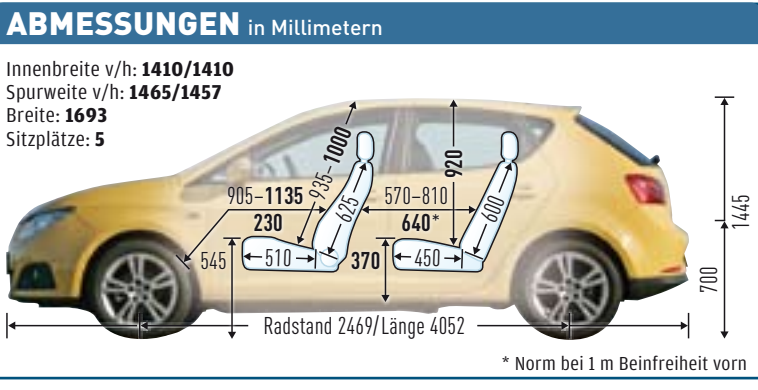
TECHNISCHE DATEN	
Motor	Vierzylinder, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum/Ventilsteuerung	1390 cm³/Zahnriemen
kW (PS) bei U/min	63 (85)/5000
Nm bei U/min	132/3800
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Abgasnorm - Abgas CO ₂ (EU-Mix)	Euro 4 - 149 g/km
Getriebe/Antrieb	5-Gang/Vorderrad
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	45 l/Super
Kofferrauminhalt	292-938 l
Leergewicht/Zuladung	1108/418 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	1000/750 kg

klettern der Verbrauch allerdings in unschöne Regionen. Der kleine 85-PS-Vierzylinder mit nur 1,4 Liter Hubraum hat untenherum Muskelschwäche und geht nach oben immer besser. Also wird auf Strecke geschaltet und gedreht, was den Durst auf gute zehn Liter treibt. Sensibel gefahren, gibt sich der Spanier mit sechs zufrieden, im hektischen Testalltag waren es 8,2 Liter.

Zeit für einen Kassensturz. Mit 103 445 Kilometern auf der Uhr biegt unser Ibiza kurz hinter Barcelona Richtung Seat-Werk ab. Und jetzt kommt's (liebe VW-Besitzer, nun müsst ihr tapfer sein). Er erreicht sein Ziel mit dem ersten Satz Bremscheiben und -klötzen, nicht einmal musste er außerplanmäßig eine Werkstatt ansteuern, Ölverbrauch null Liter. Unter dem Punkt Reparaturen steht eine defekte Kennzeichenleuchte für 4,58 Euro und ein haltloser Zierdeckel am Schaltknüppel. Peanuts.

Zugegeben: Reichlich Glück hatte der Dauerläufer zum Schluss mit seinem Getriebe (siehe Seite 62). Ein kleines herausgebrochenes Metallstück der Schaltübertragung hätte noch für großen Ärger sorgen können. Hat es aber nicht. Und so darf sich der spanische Polo-Bruder einige Auszeichnungen ans Blech heften. Bester Kleinwagen in unserer Zuverlässigkeits-Rangliste, Platz fünf in der ewigen Gesamtstatistik.

Kein Produkt aus dem VW-Konzern hat je besser abgeschnitten. Wenn das mal nicht für Krach sorgt - in der Familie.



TESTWERTE	Testbeginn	Testende
Beschleunigung	0-50 km/h	3,7 s
	0-100 km/h	12,5 s
	0-130 km/h	23,6 s
Elastizität	60-100 km/h	13,6 s (4. Gang)
	80-120 km/h	23,6 s (5. Gang)
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	35,5 m
	aus 100 km/h warm	34,9 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	61 dB (A)
	bei 100 km/h	69 dB (A)
	bei 130 km/h	73 dB (A)
Testverbrauch - CO₂ (Teststrecke)	6,3 l/s - 149 g/km	6,4 l/s - 152 g/km
Leistungsmessung (Testende)*	63,7 kW (86,6 PS)	
Abgasmessung (Testende)*	NO _x 33,3/CH 72,5/CO 501,9/CO ₂ 156,2**	

* Messungen erfolgten auf dem Prüfstand des DEKRA Technology Center Klettwitz; **alle Angaben in mg/km



Geschafft: Ein letztes Foto, dann geht es ab zur Zerlegung im Seat-Werk

FAZIT

Der Ibiza zeigt: Seat verdient eine Chance

■ Eine durchgebrannte Kennzeichenleuchte und sonst nur Peanuts. Das war's. Seat fährt das beste Konzern-Ergebnis unserer Dauertestgeschichte ein. Was auch ein Sieg für Volkswagen ist, denn die Ibiza-Komponenten sind in der VW-Familie millionenfach verbaut - haben sich aber selten so bewährt. In Wolfsburg sollten sie stolz auf dieses Ergebnis sein. In dieser Form hat Seat eine Chance verdient.

Tomas Hirschberger und Manfred Klangwald

Die besten Kleinwagen

■ Betrachten wir nur die Kleinwagen, markiert der Seat Ibiza klar die Spitze. Der Abstand zu Platz zwei, Honda Jazz/Renault Clio (Note 2-) ist deutlich

Platz	Punkte	Note
1. Seat Ibiza 1.4 16V Sport	12	1
2. Honda Jazz 1.4	2	2-
2. Renault Clio 1.4	12	2-
4. Fiat Panda 1.1 8V	13	2-
5. Hyundai Getz 1.1 GL	14	2-

Zuverlässigkeits-Rangliste

■ Seit 2000 erfassen wir die Dauertester in dieser Zuverlässigkeitsliste. Bereits 77 Autos sind hier geparkt. Zu viele für diese Randspalte. Deshalb stehen an dieser Stelle auszugswise nur noch die neueren Modelle. Die Liste finden Sie unter www.autobild.de

Platz	Punkte	Note
BMW 130i	0	1+
1. Mazda 6 Sport 1.8 MZR		
3. Mazda 5 2.0 MZR-CD Top	1	1
Toyota Prius II HSD Executive		
5. Seat Ibiza 1.4 16V Sport	2	1
BMW 320i Touring		
6. Kia Cee'd 1.6 CRDI EX	3	1
VW Tiguan 2.0 TSI Sport & Style		
9. Fiat Bravo 1.9 MJT Emotion	4	1-
Honda Accord Tourer 2.2i-DTEC Executive	4	1-
11. Skoda Octavia II Combi 1.6 FSI	5	1-
12. Mercedes E 320 CDI T Elegance	6	2+
13. Mercedes GL 420 CDI	8	2+
Ford S-Max 2.0 TDCi Trend		
15. Opel Vectra 2.2	9	2
Skoda Roomster 1.9 TDI Comfort		
19. Mercedes 745i	10	2
20. Mercedes C 180 K	11	2
Dacia Logan MCV 1.5 dCi Lauréate		
Honda Civic 1.8i Sport		
21. Honda Jazz 1.4	12	2-
Mercedes B 180 CDI		
Toyota Auris 1.6 Executive		
Fiat Panda 1.1 8V Active		
27. Kia Soul 1.6 Spirit	13	2-
Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi		
31. Hyundai Getz 1.1	14	2-
32. Toyota Avensis 2.0 D-Cat	15	2-
VW T5 2.5 TDI Multivan		
Audi A6 Avant 2.7 TDI		
36. Nissan Qashqai 2.0 Tekna	17	3+
Opel Meriva Cosmo 1.7 CDTi		
40. Mini Cooper	18	3+
41. Hyundai Elantra 1.6	21	3
43. Fiat Grande Punto 1.3 MJT	22	3
BMW X3 2.0d		
BMW X5 3.0d	23	3-
49. Ford Mondeo Turnier 2.0 TDCi (Bj. 2007)	24	3-
Mercedes C 220 CDI T		
53. Volvo XC90 D5	25	3-
55. VW Golf V 1.4	26	4+
57. Alfa Romeo 159 SW 2.4 JTDM	28	4+
Opel Astra (H) 1.9 CDTi		
Audi A4 Avant 1.9 TDI		
61. Ford C-Max 2.0 TDCi	30	4
Ford Fusion 1.6		
66. Renault Laguna 1.9 dCi	33	4-
Renault Mégane 1.6		
70. Fiat 500 1.4	35	5+
72. VW Passat Variant 2.0 TDI Comfortline	41	5
73. VW Fox 1.2	42	5
74. Citroën C8 2.2 HDi SX FAP	45	5-
75. Peugeot 307 HDi 110 FAP	46	6
76. VW Polo 1.2 Comfort	56	6
77. VW Touran 2.0 TDI Trendline	77	6