

Vorstellung Seat Ibiza 1.0 TGI: Gas gegeben

Von Tim Westermann

Eigentlich sollen die Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller 2020 nur noch durchschnittlich 95 Gramm Kohlendioxid (CO₂) pro Kilometer ausstoßen. Das verlangen die Vorgaben der Europäischen Union. Die Grenze können heute nur wenige Modelle unterbieten. Deshalb drohen vielen Automobilherstellern Milliarden teure Bußgelder, wenn sie nicht genügend sparsame Fahrzeuge verkaufen. Das allerdings ist schwierig angesichts des SUV-Booms und des Einbruchs der Diesel-Verkaufszahlen. Deshalb forcieren die Marken unter dem Wolfsburger Konzerndach verstärkt ihre Modelle mit Erdgasantrieb (CNG) – zum Beispiel den Seat Ibiza 1.0 TGI.

Erdgasautos fristeten lange Zeit eher ein Schattendasein. Dabei erreichen sie schon heute ohne allzu großen technischen Aufwand den CO₂-Zielkorridor bei zugleich hervorragenden Werten für Stickoxid- und Feinstaubemission. Für Seats CNG-Expertin Sonia Gutierrez sind dabei die Erdgas-Modelle der Marke „eine echte Alternative als Brückentechnologie im Übergang zum Zeitalter der Elektroautos.“

Neben den bekannten Seat-Modellen, dem Kleinwagen Mii Ecofuel und dem kompakten Leon TGI, haben die Spanier nunmehr in Madrid ihr neuestes Erdgasmodell vorgestellt: den Ibiza 1.0 TGI, dessen CNG-Motor vom bekannten Dreizylinder 1,0-Liter-TSI-Benziner abgeleitet ist und 66 kW / 90 PS auf die Straße bringt. Die notwendigen innermotorischen Änderungen betreffen im Wesentlichen spezielle Kolben mit Nickel-Chrom-Beschichtung sowie verstärkte Ventilsitzringe für höhere Verschleißfestigkeit.

Wie seine Brüder kann der 1.0 TGI „bivalent“ sowohl mit Super 95 als auch mit CNG betrieben werden. Dafür gibt es zwei Tanks, einen für Benzin an gewohnter Stelle und einen für Erdgas in der Reserveradmulde. Deren Einfüllstutzen sitzen einträchtig nebeneinander hinter der gewohnten Tankklappe rechts hinten.

So gerüstet glänzt der Seat Ibiza im Erdgasbetrieb mit Verbrauchswerten von 3,3 Kilogramm CNG pro 100 gefahrene Kilometer, die bei kompletter Befüllung der Drucktanks mit 13 Kilo Erdgas für eine Reichweite von knapp 400 Kilometer sorgen. Der Verbrauch lässt sich auf die CO₂-Emission von nur 88 Gramm pro Kilometer umrechnen. Damit fährt der Ibiza 1.0 TGI in der bestmöglichen Effizienzklasse A+ und erfüllt locker die Definition für ein Drei-Liter-Auto.

Besonders für viele bisher überzeugte Dieselfahrer erhebt sich die Frage, ob nicht jetzt der Zeitpunkt ist, um den Selbstzünder gegen einen noch sparsameren TGI zu tauschen? Die Gelegenheit wäre günstig, denn Seat bietet satte Umstiegsprämien an. Beim Ibiza gibt es beispielsweise bei Vertragsabschluss noch vor Ende März dieses Jahres eine so genannte Zukunftsprämie in Höhe von 2000 Euro für den Kauf eines TGI. Wer dann auch noch seinen alten Diesel mit Abgasnorm Euro 1 bis Euro 4 verschrotten lässt, der mindestens ein halbes Jahr auf ihn zugelassen gewesen sein muss, dem packt Seat eine Umweltprämie von 3000 Euro obendrauf. Wer beide Prämien nützt, zahlt für das Basismodell TGI Reference lediglich 12 270 Euro anstelle des Listenpreises von 17 270 Euro. Kein schlechtes Kaufargument.

Aber kann der neue Erdgas-Ibiza auch mit seinen Fahreigenschaften punkten? Auf einer Testrunde rund um die spanische Hauptstadt präsentiert sich unser Seat Ibiza 1.0 TGI in der Top-Ausstattung FR. Mit allerlei sportlichen Features angefangen bei 17-Zoll-Alufelgen mit Niederquerschnitt-Breitreifen bis hin zu Sportsitzen im speziellen FR-Design dokumentiert er auch in dieser Hinsicht seine Zugehörigkeit als vollwertiges Mitglied der

aktuellen Ibiza-Familie.

Wer hinterm Lenkrad Platz nimmt, wird keine gravierenden Änderungen gegenüber konventionellen Modellen feststellen. Einzig unterschiedliche Tankanzeigen für Benzin und Erdgas verweisen auf die Nutzung von zweierlei Kraftstoffsorten. So lange CNG im Tank ist, fährt der Ibiza damit. Eine Wahlmöglichkeit durch den Fahrer besteht nicht. Nur beim Kaltstart oder wenn der Erdgastank leer gefahren wurde, greift der Ibiza automatisch auf das 40 Liter fassende Benzinreservoir zurück. Das ergibt insgesamt eine Reichweite von bis zu 1200 Kilometer.

Gegenüber dem vergleichbaren Ibiza TSI mit 95 PS bringt der TGI allerdings doch knapp 120 Kilo Mehrgewicht auf die Waage, was sich beim Sprint auf Tempo 100 entsprechend auswirkt. 11,8 statt 10,9 Sekunden stehen hier zu Buche, und selbst dem nochmal gut zehn Kilo schwereren, aber deutlich drehmomentstärkeren Ibiza 1.6 TDI mit 95 PS rennt der TGI in der Sprintdisziplin eine halbe Sekunde hinterher. Beschleunigungswunder sind also mit dem Zusatzgepäck der Gastanks nicht zu erwarten. Abstriche gibt es auch beim Ladevolumen, das mit mindestens 262 Liter um 93 Liter kleiner als bei konventionellen Modellen ausfällt.

Dennoch relativieren sich die geschilderten Einschränkungen im Fahralltag. Wer sich an die etwas kommodere Gangart des Ibiza TGI gewöhnt hat, wird nichts wirklich vermissen. Der knurrige Dreizylinder läuft komfortabel dahin. Und das Zusatzgewicht der Gasflaschen im Heck ändert nichts an den bekannt brav untersteuernden Fahreigenschaften des Ibiza bei flotter Kurvenfahrt.

In technischer Hinsicht und bezüglich der wählbaren Komfortextras ist der Neuling allemal auf der Höhe der Zeit. In den Topausstattungen X-Cellence und FR kommt der Ibiza in der Serienausstattung mit dem Seat-Mediasystem Plus samt Acht-Zoll-Farb-Touchscreen daher, das für TGI-Fahrer eine sicherlich wichtige Extra-Information bietet: Die Navigation zur nächsten CNG-Tankstelle, von denen es mittlerweile rund 900 in Deutschland gibt.

Dort angekommen läuft es fast so ab wie an jeder normalen Zapfsäule auch. Der Füllschlauch wird mit wenigen Handgriffen fest mit dem Einfüllventil des Gastanks verbunden. Dann strömt das Erdgas mit 200 bar Druck in den Tank. Der Vorgang dauert dabei nur unwesentlich länger als bei Diesel und Benzin.

Am Ende dann der Moment des leisen Triumphes: Das Zählwerk bleibt bei deutlich weniger als 15 Euro für einmal richtig volltanken mit Gas stehen. Wann haben wir das zuletzt erlebt? Mit dem TGI ist das heute wieder möglich. (ampnet/tw)

Daten Seat Ibiza 1.0 TGI Start&Stop

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,06 x 1,78 x 1,44
Radstand (in m): 2,56
Motor: Dreizylinder, 999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 66 kW / 90 PS von 4500 - 5800 U/min
Max. Drehmoment: 160 Nm bei 1900 - 3500 U/min
Beschleunigung 0 – 100 km/h: 11,8 s
Höchstgeschwindigkeit: 181 km/h
Benzinverbrauch, durchschnittlich nach NEFZ: 5,0 l/100 km
Tankinhalt Benzin: 40 l
CO₂-Emission (nach ECE-Norm): 114 g/km
Emissionsklasse: Euro 6
Effizienzklasse: B
Erdgasverbrauch CNG (nach ECE-Norm) kombiniert:

3,3 kg/100 km (4,9 m³/100 km)
CO₂-Emission Erdgasbetrieb: 88 g/km
Emissionsklasse: Euro 6
CO₂ Effizienzklasse: A+
Tankinhalt CNG (Erdgas): 13 kg
Leergewicht: min. 1239 kg / max. Zuladung: 476 kg
Max. Anhängelast: Anhängerkupplung ab Werk nicht vorgesehen
Räder / Reifen: 5,5J x 15 Stahl / 185/65 R 15
Kofferraum: 262–1072 Liter
Basispreis: 17 270 Euro

Bilder zum Artikel



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



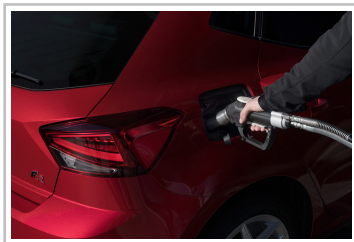
Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



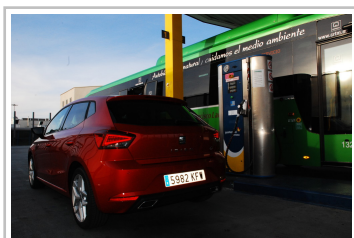
Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



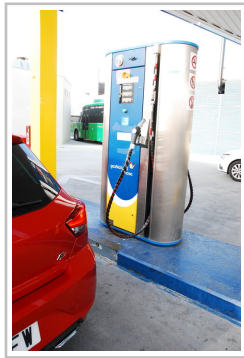
Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat