
Praxistest Seat Ibiza TGI: Ordentlich Angasen mit CNG

Von Michael Kirchberger, cen

99 Euro-Cent für einen Liter Benzin an der Tankstelle? Diese Zeiten sind lange vorüber. Wer sich dagegen für einen anderen Treibstoff entscheidet, bekommt für diesen Preis immerhin ein Kilogramm. Und zwar Erdgas, CNG, Compressed Natural Gas, heißt es in der Fachwelt. Das wird nach Gewicht, nicht nach Volumen verkauft. Zwar handelt es sich auch hierbei um einen fossilen Brennstoff, der nicht gerade klimaneutral für Vortrieb sorgt, aber CNG verbrennt mit wesentlich geringeren Schadstoffemissionen als Diesel oder Benzin. Vor allem, wenn es sich um Bio-CNG handelt. Dann entfällt obendrein der CO₂-Aufschlag, der auf andere fossilen Energieträger seit Jahreswechsel erhoben wird.

Der Preisunterschied rührt jedoch auch von der geringeren Besteuerung des Treibstoffs durch den Fiskus her. Die ist zumindest bis 2026 festgeschrieben. Eine weitere Preisdifferenz hängt von der Energiedichte des CNG ab. Sogenanntes H-Gas für rund 1,15 Euro hat einen höheren Brennwert, L-Gas einen niedrigeren und kostet je Kilogramm weniger als einen Euro. Die für den Gasbetrieb modifizierten Motoren verbrauchen je nach Gasqualität mehr oder weniger davon. 13,8 Kilogramm lassen sich in den drei Tanks des Seat Ibiza TGI speichern. Das dauert einige Sekunden länger als die Betankung mit Diesel oder Benzin, deutlich weniger aber als das Laden eines Elektrofahrzeugs.

Nach Norm verbraucht der Seat 3,5 Kilogramm auf 100 Kilometer, rein theoretisch kommt der Ibiza damit rund 390 Kilometer weit. In der Praxis liegt der Gaskonsum jedoch meist über vier Kilogramm, die Reichweite sinkt entsprechend. Mit leeren Gastanks ist die Fahrt jedoch lange nicht zu Ende, denn die Maschine arbeitet bivalent, kann also auch Benzin verbrennen. Davon ist ein Vorrat von neun Litern an Bord, der allemal reicht, um die nächste der insgesamt 800 CNG-Tankstellen in Deutschland anzusteuern, wenn der Gasvorrat zur Neige gegangen ist.

Halbwegs willig dreht der Dreizylinder hoch

Der Dreizylinder-Benziner unter der Haube leistet 90 PS (66 kW) und ist ein guter Bekannter. Er werkelt auch in Seats Kompakt-SUV Arona, tut außerdem in diversen Modellen von Skoda und im VW Polo Dienst. Die Müdigkeit früherer CNG-Verbrenner hat in dieser Baureihe ein Turbolader weggeblasen. 160 Newtonmeter Drehmomentspitze bei 1800 U/min sind zwar für diese Motorbauart ein überschaubares Angebot, für ein Einliter-Aggregat aber nicht schlecht. Der Druck auf den Startknopf – auch im braven Ibiza pulsiert die Taste emotionsgeladen in roter Herzschlagfrequenz – zieht ein unaufdringliches, wenn auch ins Nörgelnde gehende Laufgeräusch nach sich. Lauter wird's, wenn Leistung gefordert ist. Halbwegs willig dreht er Dreizylinder hoch, vom seidigen Nähmaschinenschnurren ist er jedoch meilenweit entfernt. Also runter mit der Drehzahl, das wirkt auch auf den Treibstoffkonsum eher wie Balsam.

Aus dem Drehzahlkeller kann sich das Triebwerk nicht ohne die Hilfe des Chauffeurs befreien. Bei Tempo 50 im sechsten Gang, wenn es mit 1000 U/min entspannt durch die City geht, tut sich nach dem Druck aufs Gaspedal nichts. Mindestens zwei Gänge gilt es nach dem Ortsende-Schild zurückzuschalten, um hinreichend flink Fahrt aufzunehmen. Es vergehen auch bei größter Anstrengung 12,1 Sekunden, ehe es der Ibiza TGI aus dem Stand auf Tempo 100 schafft, bei 184 km/h bleibt die Tachonadel beim Erreichen der Höchstgeschwindigkeit stehen.

Tanken ist eine Freude und saubere Sache

Auch wenn der Verbrauch in der Praxis ein gutes Stück höher als der Normwert lag, ist das Füllen der Tanks eine Freude. Beim anschließenden Zahlen mit Kreditkarte verlangt

das Lesegerät nicht einmal die Geheimnummer, so gering sind die Beträge. Kleine Nebeneffekte sind außerdem die immer noch geringe Zahl der Erdgasfahrzeuge in Deutschland, so dass Warteschlangen an den Tankstellen nicht vorkommen. Und das Auffüllen ist eine saubere Sache. Weder die Zapfpistole noch der Boden rund um die Säule sind verunreinigt, wie es bei den Bunkerstationen für Benzin oder Diesel oft der Fall ist.

Die Nachteile des CNG-Antriebs sind hingegen schnell aufgeführt. Die Gastanks unter dem Kofferraum reduzieren dessen Volumen um etwa 80 Liter, ein Reserverad findet keinen Platz. Der TGI-Fahrer ist bei einem Reifenschaden also auf das Pannenset mit Dichtmittel und Kompressor angewiesen. Ebenso wenig lässt sich der gasbetriebene Ibiza mit einer Anhängerkupplung ausrüsten. Gespannfahrten mit ihm sind nicht vorgesehen.

Unterwegs gefallen Lenkung und Bremsen, auch das Sechs-Gang-Getriebe schaltet sich leicht und präzise. Der Fahrer findet schnell eine angenehme Sitzposition, im Fond geht es eng zu, auf der Kurzstrecke oder in jungen Jahren ist das erträglich. Nur die Federung erfordert Toleranz, denn wird die Fahrbahn schlecht, kommt Bewegung in die Fuhre. Die Federn und Dämpfer sind eher hart ausgelegt, auf unebenen Asphalt schüttelt der Ibiza seine Insassen über Gebühr durch. Die Bedienung fällt unterdessen leicht, der Ibiza hat erfreulicherweise den Schritt zur durchgehenden Cockpit-Digitalisierung noch nicht vollzogen.

Die Gasversorger locken mit Zuschüssen

Der Ibiza TGI ist nur rund 700 Euro teurer als der vergleichbare Benziner. Er hat zwar fünf PS weniger als sein Kollege, dafür einen Gang mehr. Er ist deutlich günstiger im Unterhalt und glänzt mit Minimal-Besteuerung (44 Euro im Jahr). Bei unserem Testverbrauch von 4,5 Kilogramm werden für die 100 Kilometer-Strecke für L-Gas 4,45 Euro fällig, beim Benziner wären 7,43 Euro zu zahlen. Mit der Differenz von fast drei Euro hat sich der TGI nach über 23.000 Kilometer amortisiert. Noch schneller geht's mit den einmaligen Zuschüssen der Energieversorger für CNG-Fahrzeuge, sie liegen zwischen 300 und 700 Euro. Damit wird der Ibiza mit Gasmotor zur überaus attraktiven Alternative zum Diesel oder Benziner. (ampnet/mk)

Daten Seat Ibiza 1.0 TGI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,06 x 1,78 x 1,44
Radstand (m): 2,56
Motor: R3-Benziner, 999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 66 kW / 90 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 160 Nm bei 1800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,1 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,5 kg
Testverbrauch 4,5 kg
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 89 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1250 kg / max. 440 kg
Kofferraumvolumen: 262–1072 Liter
Max. Anhängelast: k.A.
Wendekreis: 10,6 m
Bereifung: 215/45 R 17
Wartungsintervalle: 20 000 km
Garantie: 24 Monate
Basispreis: 21.540 Euro
Testwagenpreis: 24.581 Euro

Bilder zum Artikel



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Ibiza TGI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
