

Der Leuchtturm

Mit dem Arona erweitert sich die Erdgas-Flotte von Seat um einen flottenrelevanten Baustein. Da nun auch gleichzeitig Ibiza und Leon (ST) deutlich mehr Ausstattung und Reichweite bieten, wird CNG interessant.

360 km

Im Erdgasbetrieb sollen die Tanks im Arona für diese Strecke ausreichen. Beim Leon sind es 440 km



Foto: Seat

Selbst an einsamen Plätzen hilft das Navi weiter und steuert bis zur Tankstelle

Nach einigem Hin und Her heißt es nun aus der Riege des VDA, man wolle als heimische Automobilhersteller technologieoffen den Mobilitätswandel vorantreiben. „Keine technologische Lösung darf gegen die andere ausgespielt werden. Alle werden gebraucht. Perspektivisch leisten E-Fuels und Wasserstoff einen wichtigen Beitrag, auch der Verbrennungsmotor werde weiter optimiert.“

Eine Technik würde in dieses Bouquet sehr gut passen, wird allerdings oftmals schlicht vergessen – anfangs von den Herstellern, heute eher von den Käufern: CNG. Erdgas im Tank ist keine Neuheit, aber immer noch ein Statement, das mit den Attributen „umweltschonend“ (mehr als 20 Prozent weniger CO₂-Ausstoß als Diesel), „fast überall und schnell verfügbar“ (sowohl was den Tankvorgang als solchen als auch was das Tankstellennetz betrifft) und „geschäftsreisetauglich“. Am letzten Punkt wurde mit Abstand am längsten gearbeitet, denn lange waren die Tanks klein und das wählbare Ausstattungsniveau eher

mäßig. So dass jeder, der die CNG-Zapfpistole mit 200 bar zückte, einen doppelten Malus als Gepäck dabei hatte.

Seit über einem Jahr forciert VW eine eigene Erdgas-Strategie und installierte mit Seat einen konzerneigenen Antrieber, der interessanterweise auch die Kleinwagen-Derivate des Konzernreiches elektrifizieren soll. Bezahlbare Technik für den Massenmarkt heißt also die Aufgabe und die Spanier erfüllen diese mit dem neuerlichen Anlauf immer besser.

Dreizylinder für den Arona

Konkret wurden neue PS-stärkere Motoren aus dem VW-Baukasten integriert, die Wahlfreiheit der Niveaus deutlich verbessert und mit dem Arona erstmals ein Sprössling aus dem SUV-Boom-Segment fit für den Tankstopp an der CNG-Säule gemacht. Das Kompakt-SUV erhielt übrigens wie der CNG-Ibiza den kleineren der beiden TGI-Motoren aus dem VW-Reich. Dann mal los mit dem hochbeinigen Spanier.



Sauber durch die Landschaft: Der Arona wird zum CNG-SUV und bringt die Vorzüge von Baureihe und Antriebstechnik zusammen

Foto: Seat



Zwei Kraftstoffe, zwei Tankanzeigen. Aber entscheidend sollte der CNG-Wert sein



Erfreulicher Zwischenstopp: Das Tanken geht fix, die Erdgasrechnung ist niedrig



Drei Tanks sind unterflurig verbaut und rauben dem Arona nicht viel an Stauraum

Der erste Testeindruck ist eine Bestätigung. Denn der 90 PS starke Bivalente ist nicht nur auf dem Papier ein Dreizylinder, er fährt sich auch so. Hörbar, griffig und stets vorwärtsdrängend. Damit der stets an den Sechsganghandschalter gekoppelte Temperamentbolzen möglichst dienstreisetauglich touren kann, sorgen die drei unterflurigen Tanks für genügend Energienachschub (13,8 kg Erdgas).

Sichtprüfung reicht

Bis zu 360 Kilometer soll das CNG-Trio Energie liefern. Im Test wurden pro 100 Kilometer 5,0 Kilogramm des hochenergetischen

Kraftstoffs (130 Oktan) verbrannt, was bei aktuellen Preisen von gut einem Euro in der TCO-Rechnung fünf Euro pro 100 km bringt. Geschmälert wird die Wirtschaftlichkeit auch nicht aufgrund der Wartungsintervalle oder Extra-Stops in der Werkstatt. Die Service-Intervalle liegen bei 15.000 Kilometern (1 Jahr). Und bei der HU reicht eine Sichtprüfung des CNG-Systems, das nur alle 20 Jahre getauscht werden muss. Preislich fällt der Malus gegenüber dem Otto (der fünf PS mehr bietet) mit 840 Euro auf die klassische Leasingdauer gerechnet gering aus. Zumal Seat-Käufer ihren Iberer in der Regel mit den Top-Niveaus ausstatten und das im Arona auch

können. Das trifft nun auch auf den Ibiza und den Leon zu, die im Konfigurator auch bei Xcellence und FR den Haken zulassen. Der Style legt los bei 16.655 Euro. Für die Top-Niveaus zahlt man jeweils 18.336 Euro – zumal es den TSI gar nicht als FR gibt.

130 PS für den Leon

Der Leon erfährt einen Kraftschub. Der 1,4-Liter-TGI wird vom 1,5-Liter-Aggregat ersetzt, was fortan 130 PS an die Vorderräder bringt und im Vergleich zum TSI PS-Parität herstellt. Eine defensive Fahrweise ist damit fortan dem Fahrerwunsch und nicht allein der Technikrealität geschuldet.

Er kann giftig, wenn er losgelassen wird, wie der Test im VW Golf zeigt (siehe S. 36). Das Navi oder eine App mit CNG-Symbolen muss man hier nach gut 440 Kilometern bemühen. Der Testverbrauch lag bei gut 5,5 Kilogramm pro 100 Kilometer. Auf's letzte Gramm sollte es nicht ankommen, denn zur Not springt halt der Benziner ein. Der neun Liter große „Ersatz“-Tank sollte aber genau dies sein: die zweite Wahl. Sowohl aus ökologischer wie auch aus ökonomischer Sicht. Als Style startet der Leon bei 19.874 Euro, der Kombi rollt für 20.882 Euro in die Flotte.

Beim Dritten im Bunde – dem Ibiza – setzt der 1.0 TGI mit 90 PS fünf Pferdestärken weniger in Bewegung als der Benziner, dafür darf hier die sechste Schaltgasse angesteuert werden. Preislich gibt es den aufgewerteten Reference (6,5-Zoll-Touchscreen, Freisprecheinrichtung, Multifunktionslenkrad) für 14.714 Euro – dafür aber bis zum FR konfigurierbar.



Übersicht der CNG-Modelle

| | Ibiza | Arona | Leon | Leon ST |
|----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Motor | 1.0 TGI 90 PS | 1.0 TGI 90 PS | 1.5 TGI 130 PS | 1.5 TGI 130 PS |
| CNG-Tankvolumen | 13,8 kg | 13,8 kg | 17,3 kg | 17,3 kg |
| Reichweite (CNG) | 360 km | 360 km | 440 km | 440 km |
| Reichweite (gesamt) | >500 km | >500 km | >550 km | >550 km |
| NEFZ-Verbrauch (CNG) | 3,3 kg/92 g CO ₂ je km | 3,5 kg/98 g CO ₂ je km | 3,5 kg/95 g CO ₂ je km | 3,6 kg/98 g CO ₂ je km |
| Wartungsintervall | | | | |
| Preis | 14.714 Euro | 16.655 Euro | 19.874 Euro | 20.882 Euro |

Quelle: Seat