Vorstellung Seat Ibiza und Seat Arona: Nicht klein, sondern urban

Von Wolf Meinertshagen

Mit sechs Millionen verkauften Einheiten seit 1984 ist der Ibiza der meistverkaufte Seat aller Zeiten. Aber auch das davon abgeleitete Mini-SUV Arona kann sich mit bislang 400.000 abgesetzten Modellen seit der Präsentation im Jahr 2017 sehen lassen. Zusammen machen die beiden 40 Prozent der Seat-Verkäufe aus. Nun hat die spanische Volkswagen-Tochter ihre beiden Einstiegsmodelle überarbeitet und in ihrer natürlichen Umgebung vorgestellt.

Da sich Seat als Einstiegsmarke für ein besonders junges Publikum versteht, liegt der Fokus auf urbanen Räumen. Entsprechend wählte Seat die baskische Metropole Bilbao zur Präsentation ihrer kleinsten Modellreihen. Eine treffende Wahl, so konnten die beiden Neuen in den engen, teils steilen Straßen der Altstadt gleich ihre neuen Assistenzsysteme demonstrieren. Totwinkel- und Abstandswarner schützen vor Radfahrern oder Pollern und helfen beim Manövrieren in die meist schmalen Parkbuchten. Die Verkehrszeichenerkennung erinnert beständig an das seit Mai dieses Jahres in ganz Spanien geltende Tempo 30 innerorts. Selbst temporär und manchmal unglücklich aufgestellte Schilder wie in Baustellen erkennen die kleinen Spanier. Von der eigenen Sorgfaltspflicht entbinden die Systeme natürlich nicht, doch sind sie eine willkommene Unterstützung. Auch bisher nur aus den höheren Klassen bekannte Funktionen wie Spurhalte- und Spurwechselassistenten sowie Travel- und Frontassist sind erstmals in den Einstiegsmodellen von Seat erhältlich. Durch die Systeme wird ein halbautonomes Fahren der Stufe zwei möglich. Hinzu kommen noch Fernlicht- und Einparkassistenten.

Zum urbanen Charakter gehört auch die gelegentliche Fahrt ins Umland außerhalb der Stadt. Die spanischen Geschwindigkeitsbegrenzungen von Tempo 90 auf Landstraßen und 120 auf Autobahnen machen freilich keine Probleme. Besonders im Ibiza fällt allerdings auf, dass sich schon ein geringes Überschreiten des Tempolimits akustisch bemerkbar macht und die Fahrgeräusche zunehmen. Ansonsten zeigen beide Modelle einen souveränen Antritt, und das nicht nur in der FR-Variante mit 150 PS (110 KW) und 250 Newtonmeter Drehmoment. Tempo 100 erreicht der Ibiza in 8,1 Sekunden, der Arona ist nur ein Zehntel langsamer. Schluss ist für die beiden Top-Modelle bei 216 beziehungsweise 210 km/h. Die beliebten FR-Versionen mit ihrem 1,5 Liter TSI-Motor machen etwa 37 Prozent der Absätze aus.

Insgesamt gibt es für den Ibiza fünf Ottomotoren von 80 bis 150 PS (59 bis 110 KW), beim Arona sind es vier mit einem Leistungsspektrum von 95 bis 150 PS (70 bis 110 KW). Der NEFZ-Verbrauch bewegt sich dabei im Rahmen von 4,7 bis fünf Liter auf 100 Kilometern. Neben den Benzinern ist ein Erdgas-Antrieb (CNG) mit 90 PS (66 KW) erhältlich, der geringere Emissionen und Verbrauch verspricht. Naturgemäß geht dieser Antrieb allerdings zulasten des Kofferraums, der gut 100 Liter kleiner wird. Hybridmodelle sind dagegen nicht zu haben.

Bei der Fahrt durch die Hügel der Biskaya zeigen sich zwischen den beiden doch deutliche Unterschiede. Der eher gemächliche Arona ist aufgrund seiner hochbauenden Form in den Kurven etwas träger und dadurch stärker zu spüren. Hier kann der Ibiza mit seinem geringeren Gewicht und den kompakteren Maßen seine Vorteile ausspielen und liefert auch als Kleinwagen Fahrspaß.

Beim Design unterscheiden sich beide Testwagen nur unwesentlich von den Vorgängermodellen. Beiden gemein ist eine neue LED-Scheinwerfersignatur. Die Modellbezeichnungen am Heck sind nun in Handschrift-Optik angebracht. Auch das Logo

wurde verändert, um den jugendlichen und emotionalen Charakter der Einstiegsmodelle herauszustellen. Einen Tick deutlicher noch als beim Ibiza fällt das Facelift beim Arona mit neu gestalteten Stoßfängern aus, der den Offroad-Look des kleinen Stadtgeländewagens hervorheben soll. Hinzu kommen Nebelscheinwerfer.

Auch wenn Kleinwagen und Mini-SUV nach eng und ungemütlich klingen mögen, ist dies nicht der Fall. Selbst mit knapp zwei Metern Körpergröße lässt es sich bequem sitzen. Der Stauraum reicht für Einkäufe oder einen Wochenendtrip und auch im Fond kommen zumindest auf Kurzstrecken keine Klagen auf. Für größere Besorgungen und längere Reisen, lassen sich die Rückbänke umklappen. So kann der Ibiza sein Kofferraumvolumen von 355 Liter auf 1165 Liter erhöhen. Beim Arona erweitert sich der Stauraum von 400 Liter auf 1280 Liter.

Während das Exterieur nur leicht geändert wurde, gibt es auch im Interieur über die Assistenzsysteme hinaus Neues zu berichten. Im Zentrum steht dabei das serienmäßig 8,25 Zoll und auf Wunsch 9,2 Zoll große Display in der Mittelkonsole. Konnektivität dank „embedded SIM“ und Seat Connect ist gewährleistet, die Kompatibilität kommt über Apple CarPlay oder Android Auto hinzu und Remote-Services bieten von überall Zugriff auf Fahrzeugdaten oder den Standort. Vergessen, wo man geparkt hat, gehört so der Vergangenheit an. Wer sein Auto verleiht, kann auf Wunsch benachrichtigt werden, wenn dieses zu schnell unterwegs ist, was Eltern von Fahranfängern besonders interessieren dürfte. Mit „Hola, Hola“ lässt sich zudem die Sprachsteuerung aktivieren.

Die überarbeiteten Ibiza und Arona sind bereits konfigurierbar. Die Preise beginnen bei 14.950 Euro für den Ibiza, mindestens 18.860 Euro sind beim Arona fällig. Beide sind in den Ausstattungsvarianten Reference, Xperience, Style und FR erhältlich. (aum/wms)

Bilder zum Artikel

Seat Ibiza und Arona.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Arona und Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Ibiza.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Arona.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Arona.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Arona.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat

Seat Arona.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat