

Der 21.975 Euro teure Škoda Octavia G-Tec hat 480 Kilometer CNG-Aktionsradius

Foto: Škoda

CNG. Geht's endlich (wieder) los?

Von Erdgasfahrzeugen haben die meisten gehört oder gelesen. Gefahren werden jedoch nur wenige. Ein Fehler. Gerade im Fuhrpark kann der gasförmige Kraftstoff eine kosteneffiziente Ergänzung darstellen.



Foto: Fiat

Fiat Panda CNG

Der Fiat Panda hat seinen CNG-Anschluss direkt neben dem Benzinstutzen. Angetrieben wird er von einem Turbo-Zweizylinder mit 80 PS. Der Preis: ab 12.134 Euro

CNG lautet der Fachbegriff für Erdgas. Compressed Natural Gas ist die international geläufige Bezeichnung für den Kraftstoff, der hauptsächlich aus Methan besteht und auch in Deutschland bereits nach dem Zweiten Weltkrieg Verwendung fand. Noch immer werden Erdgasmotoren oft bei Stadtwerken und anderen behördlichen Betrieben eingesetzt. Im klassischen Fuhrparkgeschäft sind sie hingegen unterrepräsentiert. Zu Unrecht.

Grund fürs Verweigern: Angst vorm Gas, Ressentiments vor der Umstellung beim Tanken oder schlicht und ergreifend steht CNG nicht im Lastenheft der Fuhrparkprofis oder die Modelle fehlen. Dabei ist CNG gerade für Pendler, Pflege- oder Lieferdienste, die sich zu 90 Prozent stets im selben Umfeld bewegen, ideal; eine grüne und kostengünstige Alternative.

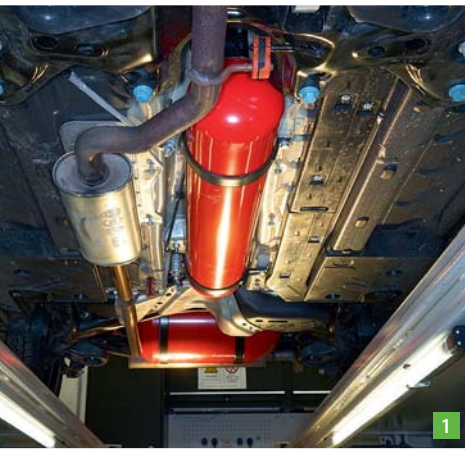
Dass vor allem bei den kleineren Fahrzeugen der CNG-Motor funktioniert, beweisen die Italiener. Gerade beim Automobil wird dort in einer anderen Liga gespielt, selbst dann, wenn viele Kilometer gefah-

ren werden. Diesel in Kleinwagen sind eine aussterbende Gattung (Entwicklungskosten sind hoch), kostengünstige Alternativen für Vielfahrer damit rar. In Italien setzen rund 25 Prozent der Kleinwagen-Käufer auf Erdgas, wenngleich die Auswahl an Modellen begrenzt ist.

Der Volkswagen-Konzern breitet aktuell die überarbeitete CNG-Flotte aus. Bei VW und Seat wird die Technik TGI genannt; bei Škoda heißt CNG G-Tec. Beide Begriffe sind Kunstworte ohne tiefere Bedeutung, wie Autoflotte auf Nachfrage bestätigt wurde.

Bestseller am Start

Im Golf, Leon und Octavia ersetzt ab sofort ein aufgeladener Einsitzer den alten 1.4 Turbo, der aufgrund der WLTP-Umstellung seit rund einem halben Jahr nicht mehr lieferbar war. Ausgelegt auf den gasförmigen Kraftstoff leistet der Vierzylinder 130 PS, 20 mehr als bislang. Laut VW lassen sich die Kraftstoffkosten gegenüber einem ver-



Fotos: Fiat, Opel, Seat

- 1 Beim Fiat Panda sind die beiden CNG-Tanks unter dem Fahrzeugboden angebracht
- 2 Opel bietet den Turbo-Erdgasmotor im Astra und Astra Sports Tourer als Business ab 19.495 Euro an
- 3 Das einzige SUV mit Erdgasantrieb ist bald der Seat Arona. Er wird von einem Einliter-Dreizylinder-Saugmotor mit 90 PS befeuert

gleichbaren Benziner um 40 Prozent senken. Und auch im Vergleich zum TDI haben CNG-Fahrer rund 20 Prozent weniger Kraftstoffkosten. 422 Kilometer lautet die offizielle Golf-Reichweite, die mit dem 17,3 Kilogramm fassenden Tank möglich sind. Der Octavia Combi schafft knapp 60 Kilometer mehr. Ja, das ist nicht die Welt.

100 Kilometer für vier Euro

Dafür entschädigen die Betriebskosten und das saubere Umweltgewissen. Aktuell liegt der Preis fürs Kilogramm CNG bei rund 1,12 Euro an der Mehrzahl der rund

einem Kilogramm CNG entspricht in etwa dem von 1,3 Litern Diesel oder 1,5 Litern Benzin. Man könnte es auch so benennen: Ein Kilogramm Erdgas trägt fast 30 Prozent mehr Energie in sich als ein Liter Diesel. Im Idealfall können Golf-TGI-Fahrer für vier Euro 100 Kilometer weit kommen. Golf-TDI-Fahrer benötigen nach WLTP vier Liter Diesel, also etwa fünf Euro; und Dieselfahrer und -passanten müssen ein höheres Geräuschniveau ertragen sowie Plastikhandschuhe beim Tanken tragen.

Wer CNG tankt – das klappt schnell und einfach, – kann die Umweltverträglichkeit steigern, indem er versucht, Bio-CNG zu

sorgen dafür, dass ein CNG-Fahrzeug etwa 25 Prozent weniger CO₂ emittiert wie ein Benziner und ähnlich wenig wie ein Diesel; außerdem werden Kohlenmonoxid, Stickoxide (NO_x), Rußanteil (fast keiner) sowie Feinstaub reduziert.

Aber zurück zu den Italienern. Neben den oben erwähnten Kompaktmodellen freuen sich die Südeuropäer vor allem über Kleinwagen. Kein Wunder also, dass auch Fiat gleich fünf CNG-Modelle ab Werk anbietet – auch in Deutschland. Opel hat aktuell lediglich den Astra CNG im Portfolio. 110 Turbo-PS treiben den leichten Kompaktwagen dennoch flott an.

Und der Volkswagen-Konzern bietet neben den erwähnten Kompakten ab sofort den Seat TGI und Polo TGI mit 90 PS Dreizylinder an. Den identischen Sauger erhält in Kürze der Seat Arona und ist damit das erste CNG-SUV. Da kommen dann zwei Trends zusammen (SUV + Öko-Attitüde), die bislang kaum zu vereinbaren waren. Eine Nummer drunter gibt es VW Eco Up, Seat Mii und Škoda Citigo, die alle stadtaugliche 68 PS leisten und den CNG-Verbrauch im Idealfall auf rund drei Kilogramm (82 g/km CO₂) Erdgas dezimieren.

Die Preise für CNG-Modelle bewegen sich im Kompaktsegment auf dem Niveau gleichstarker Dieselpendants. Bei den Kleinwagen wird erstmal ein saftiger Zuschlag fällig, der sich aber amortisiert. *mb*

CNG-Autos in der Anschaffung teurer, beim Fahren günstiger.

850 Erdgastankstellen in Deutschland. Das liest sich jetzt erst einmal nicht so spektakulär, birgt jedoch Sparpotenzial in sich. Denn die Umrechnung vom Kilogrammpreis zum Literäquivalent Diesel ist nicht sofort ersichtlich (der Liter kostet im Moment 1,25 Euro). Der Golf beispielsweise benötigt nach WLTP 3,6 Kilogramm Gas pro 100 Kilometer. Der Energiegehalt von

verwenden. Dabei handelt es sich um synthetisch hergestelltes Methan, das unter anderem auch aus Abfallstoffen, Gülle und Biomüll besteht. Somit fährt der Firmenwagen nahezu CO₂-neutral – kein Witz. Das Problem ist nur, dass diese Tankstellen, anders als die herkömmlichen Erdgastankstellen, die Nadel im Heuhaufen sind. Aber eine Beimischung ist bereits üblich und