



Der bivalente Transit mit Hinterradantrieb.

Auf dem Gaspedal

Marktübersicht: alle Transporter mit Erdgasantrieb in Deutschland. Wer steht auf dem Gas-Pedal?



Cursor 8 für den Erdgas-Daily.

Extrem unterschiedlich gehen Hersteller von Transportern mit dem Thema Erdgasantrieb um. Ford etwa sagt lauthals ja zum Erdgas. Bereits seit Ende vergangenen Jahres gibt es den Transit CNG, er startete als erster großer Transporter der neuen Generation mit Gasantrieb. Basis-Triebwerk ist der Vier-

zylinder-Benziner mit 2,3 Liter Hubraum. Ihn bietet Ford ebenfalls parallel im Transit an. Der Weg zum Umbau ist ein wenig kompliziert, wird der Transit doch in der Türkei gefertigt: Die Umrüstung auf Erdgasantrieb übernimmt das Unternehmen CNG-Technik in Mainz, eine 100-Prozent-Tochter von Ford.

Bei Bedarf auch Benzin. Ford setzt auf bivalenten Antrieb, der Gas-Transit kann also ebenfalls vollwertig mit teurem Superbenzin betrieben werden. Leistet der Motor als Benzin 107 kW (145 PS), so erreicht er mit Erdgas 100 kW (136 PS). Das maximale Drehmoment ist nahezu identisch: 203 Nm (Benziner) zu 200 Nm (Gas), jeweils bei 4.000 Umdrehungen.

Ford konzentriert sich beim Gas-Transit zwar auf die Ausführung mit Hinterradantrieb ab 3,3 Tonnen Gesamtgewicht, setzt jedoch trotzdem auf ein breites Modellangebot aus drei Radständen, aus Kastenwagen und Fahrgestellen. Vielfältig ist die Unterbringung der Tanks. Serienmäßig sind bei den Kastenwagen zwei Behälter mit zusammen 160 Liter/28,6 kg Erdgas im Laderaum wahlweise vorn quer oder längs auf der linken Seite montiert. Die größeren Modelle liefert Ford wahlweise mit Unterflur-Tanks. Sie fassen beim mittleren Radstand 136 Liter/24,3 kg Erdgas, beim langen Radstand 160 Liter/28,6 kg Gas.



Der Caddy mit Erdgas-Antrieb hat sich schnell an die Spitze seines Segments geschoben.

Bei Pritschenwagen und Fahrgestellen verwendet Ford nur Transit-Varianten mit mittlerem und langem Radstand. Hier fassen die unterflur montierten Tanks zwischen 168 Liter/30 kg und 224 Liter/38,6 kg. Aus einem Normverbrauch von durchschnittlich rund 9,3 kg/100 km errechnet sich eine Reichweite im Gasbetrieb von rund 300 bis 400 Kilometer.

Das Mehrgewicht beläuft sich je nach Modell auf 184 bis 243 kg. Da der Transit zu den leichten Transportern seines Genres gehört, bleibt trotzdem eine anständige Nutzlast übrig. Je nach Variante beläuft sich der Mehrpreis des Gas-Transit auf netto 3.950 bis 4.700 Euro. Der Gas-Transit kann alternativ auch das regenerativ erzeugte Bio-Methan tanken. Überdies gibt es den Ford auch in einer Ausgabe für Flüssiggas.

Alle VW-Modellvarianten, das Reisemobil California ausgenommen, sind mit Erdgas lieferbar.

Auch Mercedes gibt bald Gas. Wie verlautet, soll's ab dem kommenden Frühjahr sowohl den Vito als auch den Sprinter mit Erdgasantrieb geben. Über die Maschine und detaillierte Daten schweigt man sich noch aus. Da Mercedes bei den Antriebsaggregaten der Transporter gern ins Regal der PKW-Kollegen greift, wird's wohl der Motor der E-Klasse aus dem E 200 NGT sein. Dabei handelt es sich um einen eher kleinwüchsigen Vierzylinder-Benziner mit 1,8 Liter Hubraum, aufgepöppelt durch einen Kompressor. Im PKW leistet die Maschine 120 kW (163 PS) bei 5.500 Touren. Das maximale Drehmoment beläuft sich auf 240 Nm bei 3.000 Umdrehungen.

Spricht Mercedes angesichts der E-Klasse gern von der weltweit stärksten Limousine mit Erdgasantrieb, so werden die Federn beim Transporter weniger breit gespreizt sein. Hier ist mit einer Leistung um 100 kW (136 PS) zu rechnen, das Drehmoment sollte tunlichst nicht unter den PKW-Wert sacken. Der Umbau ist relativ aufwändig, denn der kompakte Benziner kommt bisher in Sprinter und

Vito nicht zum Einsatz. Das bedeutet eine komplette Neuanpassung des Antriebsstrangs einschließlich Getriebe und Achsübersetzung. Der PKW mit bivalentem Antrieb fährt nicht nur mit Erdgas, sondern gleichwertig auch mit Superbenzin, womöglich eine Option auch für die Transporter. Vorsicht Mehrgewicht: Der Sprinter ist schon von Hause aus kein Leichtfuss. Für die Gasvariante wird man auf jeden Fall ein Mehrgewicht im dreistelligen Kilogramm Bereich kalkulieren müssen.

Auch Volkswagen ist dabei. VW hat mit dem Erdgas-Caddy bereits einen Renner im Programm, die Nummer eins unter seinesgleichen. Beim großen Crafter ist im Unterschied zum Mercedes Sprinter zurzeit nicht von einer Gasvariante die Rede, da fehlt VW im Großtransporter der passende Motor.

Anders beim Transporter T5. Hier nutzt VW seinen Zweiliter-Benziner als Plattform für eine Erdgasumrüstung. Sie nimmt das VW-Tochterunternehmen IAV vor, mit Hauptsitz in Berlin angesiedelt.



Mercedes wird sowohl den Sprinter als auch den Vito im Frühjahr 2008 mit Erdgasantrieb auf die Jagd schicken.



Bei Citroen und Renault machen sich die Gasbehälter im Laderaum breit.

Alle Modellvarianten, das Reisemobil California ausgenommen, sind mit Erdgasantrieb lieferbar. Dies gilt für den langen wie den kurzen Radstand.

IAV hat für den Transporter eine Vielzahl von Tankanordnungen ausgetüftelt, ob nun im Laderaum, unterflur oder sogar in Kombination. Daraus ergibt sich ein Volumen von 100 Liter/17 kg bis 200 Liter/34 kg in zahlreichen Abstufungen. Das Mehrgewicht beläuft sich auf 120 bis 230 kg.

VW setzt auf bivalenten Antrieb, der Transporter kann also ebenfalls mit Benzin betrieben werden, der Originaltank bleibt erhalten. Die Leistung im Benzin-

betrieb beträgt 85 kW (115 PS), mit Erdgas 72 kW (98 PS). IAV gibt einen Normverbrauch von 7,9 kg Gas/100 km an, daraus ergibt sich eine Reichweite von etwa 200 bis 400 Kilometer.

Die Betankung erfolgt an der linken Seite, unmittelbar oberhalb des üblichen Einfüllstutzens. Im Cockpit gibt es eine separate Tankanzeige sowie eine Taste zum Umschalten zwischen Gas- und Benzinbetrieb. Die Umrüstung ist ab 3.750 Euro zu bekommen, die Abwicklung erfolgt über den VW-Händler.

Erdgas: nein danke? Bei anderen Marken sieht es zurzeit mau aus. Sowohl das Duo

Renault und Opel als auch beim Trio Citroën, Fiat und Peugeot gibt es zurzeit keinen Transporter mit Erdgasantrieb. Bei Fiat könnte sich dies allerdings zügig ändern: Die Iveco gehört schließlich zum Konzern, damit sitzen die Transporter-Entwickler unmittelbar an der Quelle des Erdgas-Motors für den Daily. Und da der Dreiliter ohnehin im Ducato läuft, wäre es ein leichtes, ihn auch mit Erdgasantrieb anzubieten. Zumal Fiat mit Doblò und Doblò Cargo, den Ducato-Vorgänger und eine ganze Reihe PKW mit reichlich Erdgas-Erfahrung gesegnet ist. Der Ducato mit Gasantrieb – er ist bereits in Planung. Im Jahr 2009 könnte er antreten.

Der Gas-Transit kann auch mit teurem Superbenzin betankt werden.

Auch die Kleinen mischen mit. Anders sieht die Situation bei den kleinen Geschwistern von Transportern aus, den Lieferwagen. Vom Fiat Doblò Cargo war schon die Rede, auch Opel Combo, Renault Kangoo und vor allem der VW Caddy sind ab Werk als Erdgas-Varianten zu bekommen. Ebenso der Citroën Berlingo. Der baugleiche Peugeot Partner dagegen ist inzwischen nicht mehr mit Gasantrieb im Angebot. Die Einbaulösungen sind sehr unterschiedlich: Bei Citroën und Renault schränken die Gasbehälter den ohnehin überschaubaren Laderaum deutlich ein. Fiat, Opel und VW dagegen bringen den Tank Platz sparend unter dem Wagenboden unter. Die Behälter des VW fassen sogar 26 kg, das reicht für gut 400 Kilometer Fahrtstrecke. Unterschiedlich ist das Vertrauen in die Gasversorgung: Citroën und Renault verfügen als bivalente Gaser über vollwertige Benzintanks, der Fiat über ein eingeschränktes Reservoir mit 30 Liter Volumen. Nur für Versorgungsnotfälle sind in Opel und VW 14 respektive 13 Liter Sprit an Bord. Sie gelten damit ebenfalls noch als monovalent. Wer sich mit Erdgas beschäftigt, der lernt in neuen Kategorien zu denken.

RANDOLF UNRUH