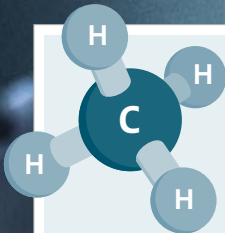


ERDGAS *Eine kurze Erklärung*



Erdgas besteht hauptsächlich aus dem farb- und geruchlosen brennbaren Gas Methan (CH_4). Weiterhin sind Stickstoff (N_2) sowie ein geringer Anteil anderer Kohlenwasserstoffe (Ethan, Propan, Butan) sowie Spuren von Helium enthalten. Es ist in Wasser unlöslich und bildet mit der Luft explosive Gemische. <

Themenschwerpunkt CNG

Mehr Energie, weniger Emissionen

DIE STETIG WACHSENDE MODELLPALETTE, EFFIZIENTE MOTOREN UND EINE HERVORRAGENDE UMWELTBILANZ MACHEN CNG FÜR MEHR UND MEHR FLOTTENKUNDEN ZU EINER PRAKTIKABLEN ALTERNATIVE.

Umwelt- und budgetschonend unterwegs sein? Nahezu CO₂-neutral, mit großer Reichweite, leistungsstark und zu langfristig günstigen Konditionen – mit Erdgas kein Hexenwerk. Was hat es mit diesem Kraftstoff auf sich – und wieso stellt er eine echte Alternative zu Benzin oder Diesel dar?

Bewährt: Erdgas im Alltag

Erdgas ist fossilen Ursprungs, besteht zum Großteil aus Methan und stammt aus unterirdischen natürlichen Gasvorkommen. Der größte Teil der weltweiten Erdgas-Reserven befindet sich im Nahen Osten sowie auf dem Gebiet der GUS-Staaten. Über große Pipelines gelangt der Kraftstoff nach Deutschland. Für einen effizienten Trans-

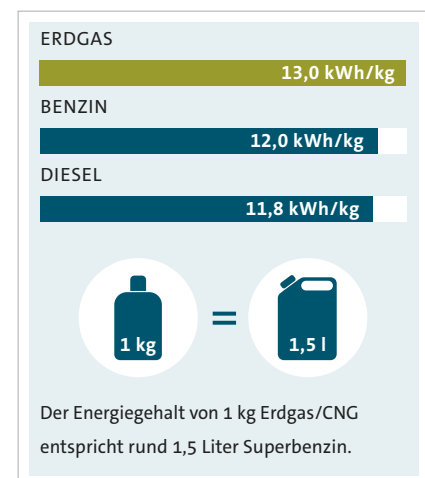
port wird er dabei stark komprimiert, daher auch die Bezeichnung Compressed Natural Gas (CNG).

CNG wird heute vorwiegend zum Heizen von Gebäuden und für den Betrieb von Kraftfahrzeugen verwendet. Es besitzt mit 13 Kilowattstunden je Kilogramm (kWh/kg) die höchste Energiedichte – noch vor Benzin (12 kWh/kg) und Diesel (11,8 kWh/kg). Bedeutet: mehr Leistung und Reichweite bei weniger Verbrauch und Emissionen.

Saubere Leistung: Biogas und e-gas

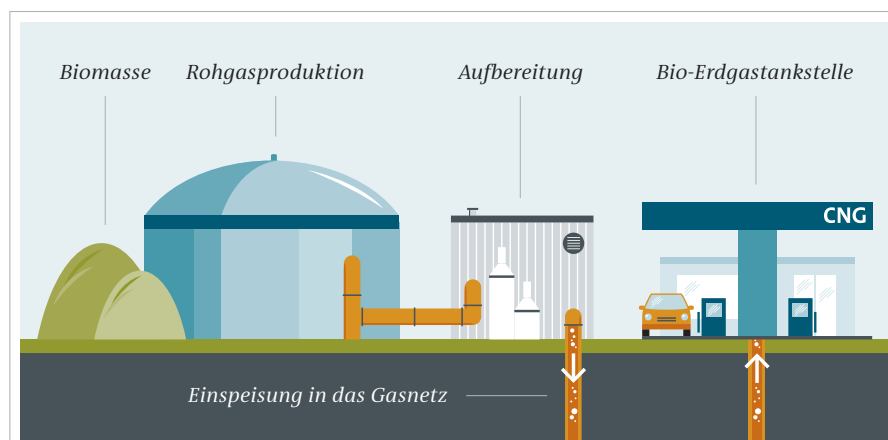
Auch wenn die unterirdischen Gasvorkommen riesig erscheinen, so sind sie doch endlich. Als langfristig umweltschonender erweisen sich zwei synthetisch hergestellte Al-

VERGLEICH Energiedichte



Quelle: www.discover-cng.com

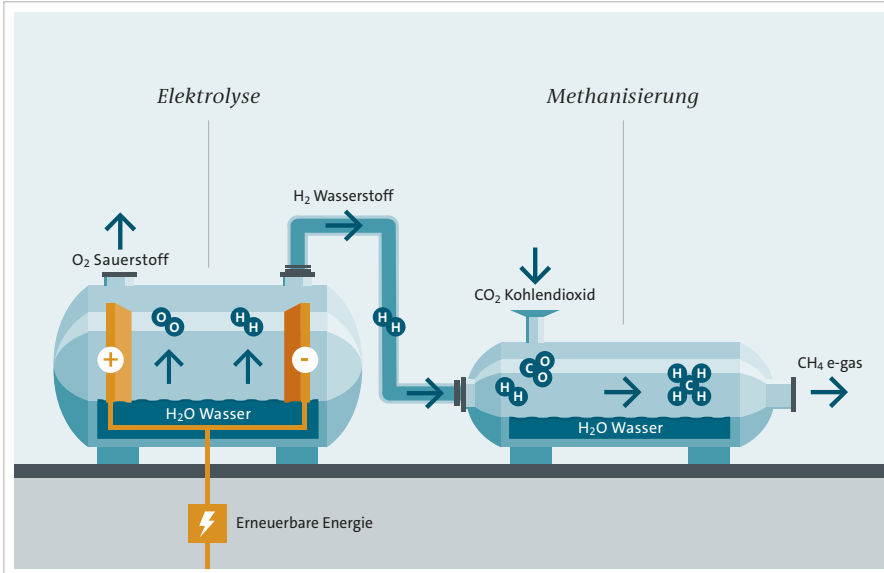
BIOGAS Die Herstellung



ternativen: Bio-Erdgas und e-gas. Ersteres wird in Biogasanlagen aus der Biomasse von Pflanzenresten, Gülle und Haushalts-Bioabfällen hergestellt. Anfangs bildet sich nach einem Vergärprozess Biogas, das jedoch aufgrund seines schwankenden Methangehalts nicht direkt ins Erdgasnetz eingespeist werden kann. Durch Trocknung und Entschwefelung entsteht schließlich hochwertiges Bio-Erdgas mit einem Methangehalt zwischen 96 und 100 Prozent.

Alternative zwei ist e-gas: Hierbei handelt es sich um synthetisch hergestelltes Erdgas aus Biomasse und erneuerbarer Energie von Windkraftwerken oder Solar-

E-GAS *Elektrolyse und Methanisierung*



Der Weg zum Audi e-gas – von der Energieerzeugung durch Windkraft über die Elektrolyse und Methanisierung bis in den Fahrzeugtank.

kollektoren. Audi stellt synthetisches Erdgas in einer Pilotanlage im Emsland her: Pro Jahr werden dort 1.000 Tonnen e-gas produziert und dabei rund 2.800 Tonnen CO₂ gebunden. Dies entspricht etwa der Menge, die ein Wald mit über 220.000 Buchen pro Jahr aufnimmt. Als Nebenprodukte fallen lediglich Wasser und Sauerstoff an. e-gas

Erdgas auch – über das CNG-Tankstellennetz bezogen werden. Zurzeit stehen dafür über 650 CNG-Tankstellen deutschlandweit

zur Verfügung. Abgerundet wird das Audi e-gas-Projekt durch die Audi e-gas-Tankkarte. Sie versorgt Vielfahrer und deren Audi g-tron-Modell mit Audi e-gas – für eine klimaschonende Mobilität.



Viele Modelle im Programm

In Sachen Erdgasantrieb verfügt Volkswagen über langjährige Kompetenz. Schon 2002 brachte die Marke Volkswagen Pkw mit dem

Golf Variant 2.0 BiFuel ihr erstes CNG-Fahrzeug in Serie – lange vor allen anderen Herstellern. Diese Erfahrung zahlt sich aus: 14 Modelle von Volkswagen, Audi, SEAT und ŠKODA sind heute mit drei unterschiedlichen Erdgasantrieben verfügbar.

Ob als flinker Kleinwagen wie der Volkswagen eco up!, als kompakter Sparer wie der SEAT Leon 1.4 TGI oder als sportliche Speerspitze in Form des Audi A5 Sportback g-tron – im Volkswagen Konzern gibt es für jeden professionellen Einsatzzweck das richtige Modell mit Erd-

Für rund 15 Euro ist der Erdgas-Tank komplett gefüllt.

gas (siehe Modellübersicht Seite 55). Ende des Jahres folgt zudem ein brandneuer CNG-Motor für den neuen Volkswagen Polo, ŠKODA FABIA, SEAT Ibiza sowie für das Kompakt-SUV SEAT Arona.

Fünf Sterne im ADAC EcoTest

In den letzten Jahren schneiden die CNG-Modelle von Volkswagen auch beim renommierten ADAC EcoTest besonders gut ab. Jüngst fuhr der ŠKODA OCTAVIA COMBI 1.4 TSI G-TEC Style die Höchstpunktzahl von fünf Sternen ein. Mit seinen Tankvolumina von 15 Kilogramm Erdgas beziehungsweise 50 Liter Benzin überzeugte der tschechische Lademeister zudem mit komfortablen Tankstellenintervallen: „Die Gesamtreichweite liegt dadurch auf Diesel-Niveau, mehr als 1.200 km sind mit dem OCTAVIA G-TEC möglich“, lautet das Urteil der ADAC Jury-Mitglieder. Bei einem durchschnittlichen Erdgaspreis von 1,044 Euro/kg kostet eine CNG-Tankfüllung gerade mal rund 15 Euro (Quelle: www.gas-tankstellen.de, Stand August 2017).

Auch andere CNG-Modelle aus dem Volkswagen Konzern konnten in den letzten Jahren immer wieder im ADAC EcoTest mit den besten Ergebnissen punkten. Ganz vorn dabei waren unter

Der Audi A5 Sportback g-tron beweist, dass sich Sparsamkeit und Umweltfreundlichkeit mit Fahrspaß und -dynamik hervorragend vereinen lassen.



anderem der Volkswagen Golf 1.4 TGI Blue Motion (2014) und der Audi A3 Sportback g-tron (2013). Letzterer überzeugte auch jüngst die Tester der Auto Bild im 100.000-

Mit dem CITIGO 1,0 G-TEC bringt ŠKODA erneut eine erdgasbetriebene Version des Stadtflyzers auf den Markt. Auf 100 Kilometer benötigt er kombiniert 2,9 kg CNG, der CO₂-Ausstoß liegt bei 82 g/km (Energieeffizienzklasse A).



Kilometer-Dauertest. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: „Der g-tron fährt mit der Note 1+ in unserer ewigen Hitliste an die Spitze – sicherlich die sauberste Seite am Erdgasexoten“, urteilten die Juroren.

Erdgas-Fahrzeuge häufig günstiger

In Sachen Modellvielfalt, Ausstattung und Fahrleistungen sind erdgasbetriebene Fahrzeuge Benzinern und Dieseln also nahezu ebenbürtig. Und bei den Kosten? Der ADAC hat jüngst eine Kostenanalyse mit vergleichbaren Motorisierungen durchgeführt. Ergebnis: Viele Erdgasmodelle fahren bis 30.000 Kilometer Gesamtfahrleistung pro Jahr häufig günstiger als Benzinern und sogar Diesel (siehe Seite 54). Zudem wird der Kraftstoff bis zum Jahr 2026 vom Staat über einen niedrigen Mineralölsteuersatz gefördert.



Auf dem 38. Wiener Motorensymposium stellte Volkswagen den neuen 1,0-Liter-TGI-Motor mit 66 kW/90 PS erstmals vor. Der Erdgasmotor soll im nächsten Volkswagen Polo für umweltschonenden Vortrieb sorgen.**

NACHGEFRAGT *Frank Jürgens, ŠKODA AUTO Deutschland*



Fleet Magazine: Herr Jürgens, ŠKODA hat vor kurzem den überarbeiteten CITIGO G-TEC vorgestellt. Mit Blick auf unsere Flottenkunden – für wen lohnt sich diese Motorisierung?

Frank Jürgens: Der ŠKODA CITIGO G-TEC ist das ideale Angebot für alle, die im urbanen Raum eine kostengünstige und besonders umweltschonende Alternative suchen. Unser Stadtflyter kommt mit nur 2,9 Kilogramm CNG auf 100 Kilometer aus. Dabei emittiert er lediglich 82 Gramm CO₂/km und glänzt mit dem Bestwert A bei der Energieeffizienzklasse. Kein Wunder, dass er zum Beispiel bei Behörden und Dienstleistungsunternehmen hoch im Kurs steht. Der CNG-Anteil an unseren CITIGO Verkäufen macht mittlerweile rund fünf Prozent aus.

Was kosten demnach 100 Kilometer mit dem CITIGO G-TEC?

Frank Jürgens: Bei einem CNG-Preis von 1,10 Euro pro Kilogramm und einem durchschnittlichen Verbrauchswert von 2,9 Kilogramm kommen wir auf Kraftstoffkosten von 3,19 Euro je 100 Kilometer. Bei der vergleichbaren Benzinmotor-Variante betragen die Kraftstoffkosten etwa 5,90 Euro je 100 Kilometer – bei einem Preis von 1,31 Euro je Liter Benzin.

Mit welchen Argumenten würden Sie unentschlossene Kunden vom CITIGO G-TEC überzeugen?

Frank Jürgens: In puncto Kraftstoffpreis, Umweltbilanz und Praktikabilität zählen CNG-Fahrzeuge zu den Top-Angeboten im Markt. Mit unseren G-TEC-Modellen können Flottenbetreiber Kraftstoffverbräuche und CO₂-Emissionen ihres Fuhrparks ohne praktische Einschränkungen auf Antrieb deutlich reduzieren.

Wird es spezielle Leasingangebote für den CITIGO G-TEC geben?

Frank Jürgens: Für den CITIGO G-TEC bieten wir dieselben attraktiven Leasingkonditionen an wie für alle anderen CITIGO Modelle auch.

Ihre Einschätzung: Wie werden sich die Restwerte für CNG-Modelle entwickeln?

Frank Jürgens: Klar positiv. Der Markt wird Fahrzeuge mit Erdgasantrieb in zunehmendem Maße akzeptieren. Denn die CNG-Mobilität kann im Rahmen der Energiewende sofort einen sehr effektiven Beitrag zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung leisten und eine optimale Ergänzung zur Elektromobilität darstellen.

Welche weiteren CNG-Modelle werden von ŠKODA kommen?

Frank Jürgens: Mit dem ŠKODA OCTAVIA G-TEC, dem OCTAVIA COMBI G-TEC und dem CITIGO G-TEC bieten wir aktuell drei attraktive G-TEC-Modelle an. Inwieweit wir dieses Portfolio noch ausbauen werden, kann ich Ihnen heute noch nicht verraten. Lassen Sie sich überraschen.

Wie bewerten Sie grundsätzlich die Zukunft des CNG-Antriebs?

Frank Jürgens: Noch hat sich der CNG-Antrieb am Markt nicht vollkommen durchgesetzt. Zu Unrecht. Deshalb ist es wichtig, die Stärken des CNG-Antriebs im Sinne der Verbraucher deutlich zu kommunizieren. Der CNG-Antrieb ist sicher, praktikabel, preiswert und besonders umweltschonend. Die Steuerbefreiung gilt bis 2026. Je nach Firmenstandort unterstützen zahlreiche regionale Gasversorger die Kaufentscheidung mit einer Prämie von bis zu 1.000 Euro. Insofern halte ich die Prognose des Aktionsbündnisses Erdgas-Mobilität mit Volkswagen an der Spitze für realistisch, dass sich die CNG-Flotte in Deutschland bis 2025 auf eine Million Fahrzeuge verzehnfachen und das Tankstellennetz von knapp 1.000 auf rund 2.000 Standorte wachsen wird.

Mit Blick auf die Diskussionen um den Diesel und um mögliche Fahrverbote in Innenstädten: Kommt die Automobilindustrie kurzfristig um den CNG-Antrieb gar nicht herum?

Frank Jürgens: Unabhängig von der Diskussion, die Sie ansprechen und die meines Erachtens sowohl ökologisch als auch ökonomisch mehr schadet als hilft, wird der CNG-Antrieb mit Blick auf die geforderten Flottenverbräuche im Jahr 2020 sicherlich an Relevanz gewinnen. <

NACHGEFRAGT *Guillaume Larroque, Direktor Tankstellen, TOTAL Deutschland GmbH*



Fleet Magazine: Herr Larroque, vor Kurzem haben der Volkswagen Konzern, Betreiber von CNG-Tankstellen und Gasnetz-anbieter eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, mit der Sie sich zum Ausbau der CNG-Mobilität bekennen. Was war Ihre Motivation, daran mitzuwirken?

Guillaume Larroque: Im Grunde geht es darum, das Thema CNG wieder ins Bewusstsein der Kunden zurückzubringen. Diese sogenannte Brückentechnologie hat mehrere Vorteile: Erstens hilft sie dabei, die gesteckten CO₂-Ziele zu erreichen. Zweitens ist die Technologie ausgereift, sie muss nicht erst eingeführt werden. Und drittens steht die Infrastruktur schon bereit, denn deutschlandweit ist CNG-Kraftstoff an etwa 900 Tankstellen erhältlich.

Warum im Verbund mit Volkswagen?

Guillaume Larroque: Es ist ein großer Vorteil dieser Initiative, dass die verschiedenen Branchenplayer hier gemeinsam kommunizieren und jeder seinen Teil zu einem funktionierenden CNG-System beiträgt. Damit kann der Kunde darauf zählen, dass nicht nur Fahrzeugtechnologie vorhanden, sondern auch die Kraftstoffversorgung sichergestellt ist.

Und welche Meilensteine stehen nun an?

Guillaume Larroque: Kurz gesagt: Wir müssen jetzt liefern. (lacht)

Gutes Stichwort: Es ist geplant, die CNG-Tankstellen auf 2.000 aufzustocken. Wie schnell wird das erfolgen?

Guillaume Larroque: Wir werden schrittweise und so schnell wie möglich vorgehen. Zuerst einmal wollen wir den Anteil von CNG am Gesamtkraftstoffvolumen von 0,5 auf etwa 4 Prozent steigern. Das ist eine enorme Herausforderung. Im Anschluss geht es darum, die Zahl der Tankstellen zu erhöhen. Wir von TOTAL wollen in unserem Filialnetz die Zahl der Gastankstellen in den kommenden fünf Jahren auf etwa 180 verdoppeln.

Häufiger Kritikpunkt bei CNG-Tankstellen ist die Erreichbarkeit – wie wollen Sie dem begegnen?

Guillaume Larroque: Dieses Argument kenne ich – und entgegne ganz klar, dass im CNG-Gesamtnetz etwa 80 Prozent der Zapfsäulen genauso gut positioniert sind wie die für Diesel.

Künftig sollen den rund 14.500 „klassischen“ Tankstellen mit etwa 56.000 Zapfstellen in Deutschland (Stand: Jahresbeginn 2016) dann 2.000 CNG-Tankstellen gegenüberstehen. Warum werden nicht noch mehr CNG-Tankstellen eingerichtet?

Guillaume Larroque: Die grundsätzliche Frage ist doch viel mehr: Wie viele Zapfsäulen benötigt man, um eine ausreichende Netzabdeckung zu erlangen? Nach unseren Prognosen werden wir mit den künftigen 2.000 CNG-Standorten eine Komplettversorgung sowie eine vernünftige Erreichbarkeit gewährleisten.

CNG kann fossiles Erdgas oder – wie beispielsweise Audi e-gas – synthetisches Gas sein. Was werden Sie anbieten?

Guillaume Larroque: Wir haben in der Vergangenheit bei unserem Kraftstoffangebot immer wieder Anpassungen vorgenommen, das ist nichts Neues für uns. Und auch in puncto CNG werden wir das liefern, was der Kunde sich wünscht. Um es noch einmal zu sagen: Infrastrukturell sehe ich hier keine Schwierigkeiten. Viel wichtiger ist meiner Meinung nach die Frage, ob wir genügend Kapazitäten in optimaler Qualität aufbauen können.

Ziel ist es, bis 2025 in Deutschland die CNG-Fahrzeugflotte zu verzehnfachen. Welche Hürden gilt es dafür noch zu überwinden?

Guillaume Larroque: Technologisch und vom Handling her betrachtet sind die auf dem Markt erhältlichen Fahrzeuge schon heute sehr gut, allen voran die Modelle des Volkswagen Konzerns. Meiner Meinung nach kann deren Attraktivität auf zwei Arten weiter gesteigert werden: Für den Fahrer vor allem über Design und Komfort. Und im Fuhrparkmanagement über Qualität, Kosten – und natürlich Emissionen. Gerade mit Hinblick auf NO_x bietet CNG interessante Vorteile.

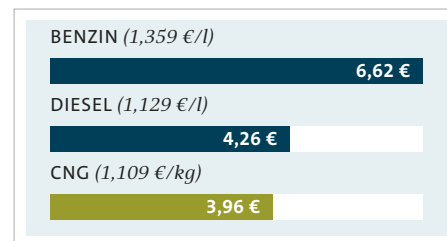
Weil Sie es ansprechen: Diesel steht in der Kritik. Umweltpremien sollen Besitzer älterer Fahrzeuge zum Neuwagenkauf animieren. Wird sich dies auf die Absatzzahlen der CNG-Fahrzeuge auswirken?

Guillaume Larroque: Davon gehe ich aus. Insbesondere, weil wir zusätzlich mit unserer Initiative die Vorteile der CNG-Fahrzeuge in den Fokus rücken und überzeugende Argumente liefern. <



Der Volkswagen Golf 1.4 TGI konnte im ADAC EcoTest mit fünf Sternen sowohl seinen Elektro-Bruder als auch Benzin- und Diesel-Varianten hinter sich lassen.

VERGLEICH Kraftstoffkosten €/100 km*



* Volkswagen Golf mit jeweils 81 kW Leistung

Mehr Tankstellen geplant

Während der Elektroantrieb für kurze und mittlere Strecken prädestiniert ist, stellt Erdgas gerade für mittlere und lange Strecken auch künftig eine clevere Alternative dar. Neue Modelle und noch effizientere Motoren wie der jüngst vorgestellte 1,0-Liter-Dreizylinder-CNG-Turbo für die neue A0-Klasse (Volkswagen Polo, ŠKODA FABIA, SEAT Ibiza, SEAT Arona) machen das ohnehin schon breite Modellangebot auf absehbare Zeit noch vielfältiger. Darüber hinaus soll auch das Tankstellennetz dichter werden. Daher hat Volkswagen als einziger Hersteller zusammen mit Erdgasversorgern, Fernleitungsnetzbetreibern und Tankstellenbauern eine Initiative gegründet, die in den kommenden zehn Jahren das deutsche CNG-Tankstellennetz verdoppeln will.

Über 900 Tankstellen in Deutschland bieten Erdgas an.

ÜBERSICHT CNG-Modelle im Volkswagen Konzern

Volkswagen eco up! 50 kW/68 PS Verbrauch CNG*: 2,9 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 4,5 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 82 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 103 g/km	Audi A3 Sportback g-tron 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 3,6 – 3,4 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 5,5 – 5,1 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 98 – 89 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 128 – 117 g/km	ŠKODA OCTAVIA COMBI G-TEC 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 3,7 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 5,8 – 5,5 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 102 g/km – 99 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 132 g/km – 126 g/km
Volkswagen Golf TGI BlueMotion 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 3,6 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 4,7 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 98 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 127 g/km	Audi A4 Avant g-tron 125 kW/170 PS Verbrauch CNG*: 4,4 – 3,8 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 6,5 – 5,5 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 117 – 102 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 147 – 126 g/km	SEAT Mii Ecofuel 50 kW/68 PS Verbrauch CNG*: 2,9 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 4,5 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 83 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 103 g/km
Volkswagen Golf Variant TGI BlueMotion 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 3,6 – 3,5 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 5,6 – 5,3 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 98 – 95 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 127 – 122 g/km	Audi A5 Sportback g-tron 125 kW/170 PS Verbrauch CNG*: 4,3 – 3,8 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 6,4 – 5,6 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 115 – 102 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 144 – 126 g/km	SEAT Leon TGI 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 3,6 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 5,3 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 98 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 124 g/km
Volkswagen Caddy TGI BlueMotion 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 4,4 – 4,1 kg/100 km Verbrauch Benzin*: k. A. CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 120 – 112 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: k. A.	ŠKODA CITIGO G-TEC 50 kW/68 PS Verbrauch CNG*: 2,9 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 4,5 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 82 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 103 g/km	SEAT Leon ST TGI 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 3,6 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 5,4 – 5,3 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 96 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 125 – 124 g/km
Volkswagen Caddy Maxi TGI BlueMotion 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 4,5 – 4,1 kg/100 km Verbrauch Benzin*: k. A. CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 122 – 113 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: k. A.	ŠKODA OCTAVIA G-TEC 81 kW/110 PS Verbrauch CNG*: 3,7 – 3,6 kg/100 km Verbrauch Benzin*: 5,7 – 5,5 l/100 km CO ₂ -Emissionen aus CNG*: 101 – 98 g/km CO ₂ -Emissionen aus Benzin*: 131 – 125 g/km	* kombiniert Quelle: www.discover-cng.com (Stand Juli 2017)

Diesen Artikel finden Sie auch online unter www.fleetdriver.de



MAN hat mehr als 70 Jahre Kompetenz in Sachen Gasantriebe und bietet aktuell das breiteste Portfolio an Gasbussen im Markt. Bereits seit mehreren Jahren belegt MAN Truck & Bus unangefochten die Marktführerschaft bei Gasbussen in Europa mit zuletzt durchschnittlich 39 Prozent Marktanteil. Gut ein Fünftel (22 Prozent) der im vergangenen Jahr von MAN verkauften Stadtbusse laufen mit CNG.

Und was geschieht, wenn der Tank eines Erdgas-Fahrzeugs doch mal leer und die nächste CNG-Tankstelle nicht in Reichweite ist? Kein Problem – alle CNG-Modelle aus dem Volkswagen Konzern sind bivalent ausgestattet und verfügen auch über einen

Benzintank. So sind – je nach Modell – Gesamtreichweiten von bis zu 1.200 Kilometer pro Tankfüllung möglich. <

* Die stufenweise Verringerung des Steuervorteils bei Autogas ab 2019 ist in den Berechnungen berücksichtigt! Fahrzeugauswahl, technische Daten sowie Kosten entsprechen dem Stand Juni 2017. Quelle: ADAC

** Modelle mit dieser Motorisierung werden noch nicht zum Verkauf angeboten und unterliegen daher nicht der Richtlinie 1999/94.