Pawel Piotrowski
2 juni 2014

Opmars van aardgas

Bij het grote publiek is Compressed Natural Gas nog een relatief onbekende brandstof. Hoewel niet nieuw, is de doorbraak van aardgas tot nu toe om twee redenen uitgebleven; een onbeduidend aanbod geschikte modellen en een matige landelijke dekking van CNG-tankstations. Van dat laatste is allang geen sprake meer en ook het aanbod aan aardgasautoâ€™s is groeiende. De nieuwe Audi A3 Sportback g-tron is momenteel met een flinke opmars bezig. Dankzij 14% bijtelling en een volwaardige benzinetank is de Audi voor de leaserijder Ã©n particulier interessant.

De voordelen op een rij

Onder de noemer g-tron heeft Audi de voordelen van een benzine- en aardgasauto in Ã©Ã©n model samengebracht. Als basis dient een alledaagse Audi A3 Sportback 1.4 TFSI die voor CNG geschikt is gemaakt. Audi heeft de bestaande benzinetank onaangeroerd gelaten en twee CNG hogedruktanks, met elk een capaciteit van 7,2kg, onder de laadvloer van de bagageruimte geplaatst. Dat is een bijzondere aanpak. De meeste aardgasautoâ€™s beschikken slechts over een kleine noodtank voor benzine en zijn niet als volwaardige benzineauto inzetbaar. Dit nadeel blijft de g-tron bespaard.

In de basis is de Audi een gewone benzineauto die, zodra je de aardgastanks vult, automatisch overschakelt naar de goedkopere en milieuvriendelijkere brandstof. De inschaling in de lagere 14% bijtellingscategorie is te verklaren door de lagere CO2-uitstoot van 88gr/km bij het rijden op aardgas. Bij het tanken van duurzaam geproduceerd Groengas zakt de uitstoot tot 25gr/km. Daarnaast is de uitstoot van roet en fijnstof vrijwel nihil en kost de g-tron in de motorrijtuigenbelasting evenveel als een benzineauto. Als particulier hoef je daardoor geen rekening met een omslagpunt te

houden en kun je bij een brandstofprijs van â‚¬ 1,06 per kilo al vanaf de eerste kilometer geld besparen.

Type-aanduiding weglaten

Voor de leaserijder is de g-tron vooral een meer praktischer alternatief voor de uitsluitend als driedeurs verkrijgbare Audi A3 1.6 TDI Ultra. Je krijgt er standaard vijf deuren en een zeventraps S-Tronic transmissie bij. Daarnaast kan de g-tron geheel naar eigen smaak worden aangekleed. Velgen met een grotere diameter of een sportpakketje hebben geen negatieve weerslag op de uitstoot. Om dit te benadrukken heeft Audi onze testauto als Ambition Pro Line S uitgevoerd. Getooid in Scubablauw en voorzien met het S-Line exterieurpakket en 18 inch velgen oogt de A3 lekker dik.

Zonder de opvallende bestickering op de flanken zou alleen een geoefend oog de g-tron kunnen onderscheiden. Omwille van wettelijke voorschriften rondom aardgastanks staat de g-tron wat hoger op zijn poten en ontbreekt aan de achterzijde het opvallende uitlaatsierstuk. Een verlaagd S-Line onderstel is dan ook de enige optie

die niet mogelijk is op de g-tron. Voor de rest word je eigenlijk alleen door je eigen smaak en leasebudget begrensd. Kies wel voor het gratis weglaten van de opvallende type-aanduiding op de auto. Deze zit namelijk niet alleen op de achterklep, maar ook op de flanken.

Van A1 tot A8 hoge standaard

Op de plaats waar gewoonlijk de koelvloeistoftemperatuurmeter zit heeft Audi de tweede tankmeter voor de CNG-tanks weggewerkt. Naast de meter zit een apart lampje dat aangeeft of je op benzine of aardgas onderweg bent. Een knop om over te schakelen ontbreekt in het interieur, dat gaat namelijk volledig automatisch. Afgezien van de talrijke g-tron badges zijn er geen andere verschillen aan te wijzen. Persoonlijk vind ik het een beetje too much en jammer dat het niet weggelaten kan worden. Nietsvermoedende passagiers worden met de neus op de feiten gedrukt door het g-tron opschrift op de instaplijsten, dashboard, instrumentarium en keuzehendel van de S-Tronic transmissie. Dat had wel iets subtieler gekund.

Wat daarentegen nagenoeg niet beter kan is de algehele kwaliteitsbeleving en ergonomie van het interieur. Audi hanteert van A1 tot A8 dezelfde hoge standaard waar weinig op aan te merken valt. Aanbevelenswaardig is de upgrade van het MMI navigatiepakket naar MMI navigatie plus met MMI touch en het 7-inch grote hogeresolutiescherm. Dat oogt fraaier dan het karige standaardscherm en past beter bij de algehele kwaliteitsindruk van de auto. Het optionele sportstuurwiel met afgevlakte onderzijde en dikkere krans zou ik ook altijd bestellen. Het ligt fijn in de hand en oogt door toepassing van geperforeerd leder lekker exclusief. Een nadeeltje van de g-tron vind je helemaal achterin; door de bijgevoegde aardgastanks is de bagageruimte 100 liter kleiner.

Laagcalorisch gas

Motorisch is de g-tron op de 1.4 TFSI zonder cilinder-on-demand technologie gebaseerd. Om het blok geschikt te maken voor CNG is het vermogen teruggebracht naar 110pk en het koppel gelijk gebleven. Op basis van het opgegeven brandstofverbruik ligt de gecombineerde actieradius in theorie op 1.400km; 400km op

CNG en 1.000km op benzine. In Nederland kun je aan de pomp alleen laagcalorisch gas van een mindere kwaliteit tanken, waardoor de opgegeven actieradius optimistisch is. Met een volle aardgastank ter waarde van â‚¬ 15 kom je in de praktijk tussen 240 en 270 kilometer ver. Omgerekend naar een kilometerkostprijs rijd je met de g-tron nog steeds aanzienlijk goedkoper dan met een vergelijkbare benzine- of dieselauto.

Indien je uitsluitend op aardgas wil rijden moet je daar wel wat voor over hebben. Met de landelijke dekking van CNG-tankstations zit het inmiddels goed, maar in de praktijk moet je vaak wel enkele kilometers van je route afwijken om zoâ€™n pomp te bereiken. De tankprocedure is relatief eenvoudig en kort, daarnaast kun je CNG â€“ in tegenstelling tot LPG â€“ ook onbemand tijdens nachtelijke uren tanken. Wanneer je veel rijdt zul je de pomp ook vaak moeten aansturen. Door de beperkte actieradius is uitsluitend rijden op aardgas alleen interessant voor mensen met vaste trajecten of een pomp in de buurt. In alle andere gevallen zul je de benzinetank moeten aanspreken en met de huidige brandstofprijzen zal niemand dat vrijwillig doen.

Onderweg met de g-tron vallen mij geen verschillen op tussen rijden op benzine of aardgas. De 1.4 TFSI start in principe altijd op benzine en schakelt na enkele minuten automatisch over naar aardgas. Hiervan merk je als bestuurder niets, alleen aan het groene lampje in het instrumentarium kun je aflezen wanneer je op aardgas rijdt. Dit doet de A3 Sportback opvallend onopvallend, zonder hikken, schokken of plotselinge vermogensdalingen. Met 110pk en 200Nm heeft het blokje voldoende pit in huis om de g-tron vlot van zijn plek te krijgen. Vooral in het lage- en middentoeren gebied spreekt de kleine motor vurig aan op commandoâ€™s van het gaspedaal. Daarbij laat de feilloos schakelende S-Tronic transmissie de auto sneller lijken dan die in werkelijkheid is. Met Audi Drive Select kun je het karakter van motor en bak beÃ¯nvloeden. In â€˜comfortâ€™ wordt de A3 gezapig, terwijl â€˜dynamicâ€™ de g-tron onnodig opfokt. De â€˜autoâ€™ stand, waarbij de gulden middenweg gekozen wordt, is de beste keuze.

Identiek prijskaartje

Door het handhaven van een volwaardige benzinetank neemt de Audi A3 Sportback g-tron veel op de loer liggende angsten weg. Je hoeft niet bang te zijn om met een lege aardgastank te stranden of aan een onverkoopbare auto vast te zitten. De g-tron combineert als het ware het beste uit twee werelden; de geruststellende gedachte van een volwaardige benzineauto en de voordelen van het rijden op aardgas. Indien je uitsluitend op aardgas wil rijden moet je wel de concessie maken om vaker dan gemiddeld een CNG-tankstation aan te sturen. Voor de zakelijke veelrijder met veel afwijkende trajecten kan dit een bezwaar vormen. Als potentiÃ«le koper moet je jezelf derhalve de vraag stellen of de g-tron daadwerkelijk bij je past. Indien het antwoord bevestigend is spreekt in principe niets tegen de aanschaf; met een vanafprijs van â‚¬ 28.900 kost de g-tron net zoveel als een gewone Audi A3 Sportback 1.4 TFSI S-Tronic.

Plus

+ Identiek geprijsd als een gewone 1.4 TFSI S-Tronic
+ Goedkoper in gebruik dan een vergelijkbare benzineauto
+ Kan als een volwaardige benzineauto gebruikt worden

Min

- Staat door wettelijke regelgeving hoog op zijn poten
- Bij uitsluitend gebruik op CNG is de actieradius beperkt
- Bagageruimte is 100 liter kleiner door aanwezigheid CN