

---

## Praxistest Skoda Scala G-Tec: Automobil- Klimaaktivist

Von Frank Wald, cen

Hamburg – Berlin: 16,15 Euro. Berlin – München: 28,90 Euro. München – Hamburg: 32,60 Euro. Was sich liest wie Supersparpreise der Deutschen Bahn oder Billigangebote der FlixTrain-Konkurrenz sind in Wahrheit die Spritpreise für entsprechende Strecken mit einem Skoda Scala G-Tec. Der erdgasgetriebene Kompakwagen erfreute während unseres zweiwöchigen Praxistests aber nicht nur mit günstigen Kraftstoffkosten, sondern auch mit Laufkultur und Geräumigkeit. Allein die mehr als überschaubare Tankstellen-Infrastruktur und vielleicht auch die etwas magere Leistung des Einliter-Dreizylinder-Motörchen trübten die Stimmung ein wenig.

Alle reden von klimafreundlichen Antrieben, aber kaum einer von Erdgasautos. Dabei ist es inzwischen schon eine Binsenweisheit, dass CNG (Compressed Natural Gas) in der Umwelt- und CO<sub>2</sub>-Bilanz deutlich besser abschneidet als andere fossile Treibstoffe. Doch trotz der aktuellen Diskussionen und Forderungen um zeitnahe und alltagstaugliche Lösungen zur Reduzierung der Emissionen, konnten und können sich die CNG-Autos nicht durchsetzen. Was neben vielen anderen Faktoren nicht zuletzt auch an der überschaubaren Modellauswahl liegt. Zugunsten hochtrabender Elektromobilitätspläne haben inzwischen immer mehr Hersteller ihre Erdgasautos aus dem Programm genommen. Neben Fiat mit seinem Panda bleibt hierzulande nur noch der VW-Konzern, der allen Absagen seines obersten Chefs an alternative Antriebe außer dem batterieelektrischem zum Trotz noch entsprechende Modelle anbietet – wenn auch nur wenige und mit eher unattraktiven Motorisierungen, die dann jeweils baugleich bei Audi, VW, Seat und Skoda zu finden sind. So etwa auch der Skoda Scala G-Tec, dessen 1,0-Liter-TGI mit 90 PS (66 kW) ebenso im Modellbruder Kamiq sowie im Seat Ibiza und Arona zu finden ist.

Der kleine Dreizylinder ist die schwächste Motorisierung der kompakten Modellreihe und scheint auf den ersten Blick etwas mickrig für die mehr als 1,3 Tonnen schweren Schräghecklimousine, die mit 4,36 Meter immerhin fast so lang ist wie der Klassenprimus Golf. Doch in der Stadt lässt das Aggregat, wenn auch mit deutlich hörbarem Knurren, den Fünftürer durchaus flott durch die Spuren wedeln. Neben dem früh einsetzenden Schub von 160 Newtonmeter auch ein Verdienst des exakt schaltenden und gut zu führenden Sechsganggetriebes, das stets serienmäßig verbaut ist. Auf schnelleren Passagen und bei höherer Geschwindigkeit müht sich das Motörchen hingegen hörbar und erst nach langen 12,2 Sekunden erreicht es Landstraßentempo. Die Komfortzone des Scala G-Tec liegt unzweifelhaft in der konstant gleichmäßigen Fahrt, in der er seine ausgereifte Laufkultur demonstrieren kann. Noch dazu spielt der Motor hier den größten Vorteil aus: seinen verbrauchs- und kostengünstigen Betrieb.

Erdgas wird in Kilogramm berechnet und besitzt rund 50 Prozent mehr Energie als Benzin. Im Vergleich zu seinem Benziner-Pendant verbraucht ein Erdgasauto deshalb unterm Strich auch nur gut die Hälfte weniger. Beim Scala sollen das im nach WLTP normierten Mittel 3,3 Kilogramm sein. Und weil CNG bis 2026 steuerlich gefördert wird, liegen die Preise im allgemeinen 30-40 Cent unter denen von Benzin oder Diesel. So kommen die eingangs erwähnten Schnäppchenpreise zustande.

Allerdings scheinen die Tankstellen bei deren Kalkulation noch mehr als üblich nach Gutdünken zu variieren. Und auch an der üblichen Gleichung: Marken-Tanke teuer, No-Name günstig, kann man sich nicht orientieren. Im Gegenteil, in unserem Testzeitraum boten bundesweit die Aral-Zapfen die niedrigsten Preise, die Wald-und-Wiesen-Tanken regionaler Gasanbieter waren dagegen teils 15-20 Cent teurer.

Und in beiden Fällen muss man wissen, wo Erdgas überhaupt zu haben ist. Denn im Vergleich zum Autogas LPG, das fast an jeder zweiten Tanke zu haben ist, besitzen die allerwenigsten Stationen eine CNG-Zapfsäule. Ohne entsprechende App (Zukunft Erdgas, GibGas) mit Netzkarte und Routenplaner ist man da schnell aufgeschmissen. Vor allem auf der Langstrecke empfiehlt sich der elektronische Gas-Detektor, sind doch die Möglichkeiten entlang der Autobahnen spürbar unterrepräsentiert. Und sind die drei CNG-Flaschen mit 13,8 Kilogramm Erdgas gefüllt, wählt man besser schon die nächste Station aus, berechnete der Bordcomputer in unserem Fall doch stets 290, nach sanftem Gasfuß vielleicht auch mal 300 Kilometer Reichweite. Womit der Realverbrauch also um ein gutes Kilogramm über dem Normwert rangierte. Reichweitenangst muss deshalb aber niemand haben. Der bivalent angetriebene Skoda Scala hält immer noch eine kleine Spritreserve von neun Litern Benzin in petto, mit der man sich im Zweifelsfall in die nächstgelegene Stadt mit Erdgas-Tanke schleppen kann.

Ansonsten übernimmt der Erdgas-Scala dieselben Qualitäten wie seine Benzin- und Diesel-Brüder: das ansprechende Design mit coupéhafter Silhouette, ein ausgewogenes Fahrwerk und auf 2,65 Meter Radstand eine geräumige Variabilität, die beinahe an das Niveau des nächstgrößeren Octavia heranreicht. Nicht zu vergessen die vielen cleveren Gimmicks wie dem Schirmfach in der Fahrertür, einem integrierten Trichter im Verschlussdeckel des Scheibenwaschbehälters oder der bekannte Eiskratzer im Tankdeckel, der nun auch noch einen Messstab zur Kontrolle der Reifenprofiltiefe besitzt. Allerdings, in einer seiner Paradedisziplinen patzt der Erdgas-Skoda dann doch noch. Denn obwohl die Gasflaschen im Unterboden verbaut sind, schrumpft der Kofferraum auf 339 bis maximal 1282 Liter. Das sind immerhin stolze 128 Liter weniger als in der Normalversion.

Und vor dem Sparen kommt auch hier mal wieder das Geld ausgeben. Trotz schwächster Motorisierung der Modellreihe startet der Scala 1,0 TGI G-Tec erst ab 22.540 Euro. Dann allerdings auch schon in der zweiten Ausstattung Ambition, womit er preislich mit dem regulären 110-PS-Benziner (22.490 Euro) gleichzieht. (aum/fw)

#### Daten Skoda Scala 1,0 TGI G-Tec

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,79 x 1,47  
Radstand (m): 2,65  
Antrieb: 3-Zylinder, 999 ccm, Frontantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe  
Gesamtleistung/Leistung: 90 PS (66 kW) bei 4000 - 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 160 Nm bei 1800 - 3800 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 186 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,2 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch/100 km: 3,4 l / 3,3 kg  
Effizienzklasse: A+/A+  
Schadstoffklasse: EU 6  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 94 / 92 g/km  
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1308 kg / max. 517 kg  
Kofferraumvolumen: 339 – 1282 Liter  
Basispreis: 22.540 Euro  
Testwagenpreis: 27.450 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Skoda Scala G-Tec.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Skoda Scala G-Tec.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Skoda Scala G-Tec.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Skoda Scala G-Tec.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

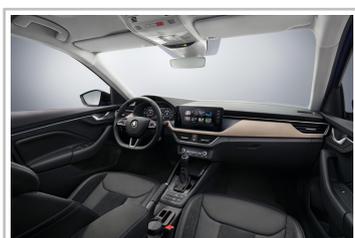
---



Skoda Scala G-Tec.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Skoda Scala.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

---



Skoda Scala.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda



Skoda Scala G-Tec.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---