
Fahrbericht Audi A5 Sportback G-Tron: Attraktive Alternative mit löchrigem Netz

Von Axel F. Busse, cen

Zuletzt war er ausverkauft, jetzt ist er wieder zu haben: der Audi A5 Sportback G-Tron. Dass die coupéhafte Mittelklasse-Limousine eine ernst zu nehmende Alternative zu herkömmlichem Otto-Antrieb bietet, geht im allgemeinen Elektrohype fast unter.

„Echt, mit Erdgas? Aber das ist doch ‘n Audi?“ Der Passant, der sich gerade als eingefleischter Diesel-Fan zu erkennen gegeben hat, schaut ungläubig drein. So wie ihm geht es vielen, die das Typenkürzel „40 g-tron“ am Heck des A5 nicht recht deuten können. Diese fünftürige Limousine fährt tatsächlich mit Erdgas – und manchmal, wenn es halt nicht anders geht, mit Benzin. Der Behälter für den Flüssig-Kraftstoff wurde im Zuge der Überarbeitung des Modells von 25 Liter auf knapp acht Liter verkleinert, wodurch das Auto nun als „monovalent“ gilt. Das bedeutet, alle Motorteile sind auf Erdgasbetrieb optimiert und ist einmal keine Zapfanlage für den überwiegend aus Methan bestehenden Kraftstoff in unmittelbarer Nähe, trägt einen der Benzintank in jedem Falle dorthin.

Die eigentliche Crux der Erdgasautos liegt weder in der Technik noch im Preis, denn schließlich sind Dieselfahrzeuge auch teurer als die vergleichbaren Benziner. Es ist das Tankstellennetz, das zwar in den nächsten Jahren auf rund 2000 Anlagen bundesweit ausgebaut werden soll, doch auch diese Zahl wäre immer noch karg gegenüber den an jeder Ecke vorhandenen herkömmlichen Zapfstellen. Die Situation ist also mit denen von Ladestationen vergleichbar, die nach wie vor für eine Reichweitenangst bei den potenziellen Nutzern sorgen. Während jedoch das E-Mobil ohne Strom definitiv stehen bleibt, hat der Erdgas-Fahrer seinen Rettungsschirm in Gestalt des Benzintanks mit an Bord. Im vergangenen Jahr verzeichnete Audi einen leichten Anstieg der Nachfrage nach Erdgas-Modellen, jedoch ist die Gesamtzahl mit etwa 18 500 Einheiten aus den Baureihen A3, A4 und A5 noch immer bescheiden.

Warum eigentlich? Abgesehen vom Typenschild deutet nichts am A5 G-Tron darauf hin, dass es sich hier um einen alternativen und weitaus umweltverträglicheren Antrieb handelt. Es dürfte sich bereits herumgesprochen haben, dass CNG („Compressed Natural Gas“) sauberer verbrennt, weniger CO₂ emittiert, Feinstaub und Stickoxide keine Rolle spielen. Lediglich beim Öffnen des Kofferraums entdeckt man den etwas höher angebrachten Ladeboden, der fast mit der auf 72 Zentimeter Höhe befindlichen Ladekante abschließt. 390 Liter Kofferraumvolumen können Kompromisse erfordern, wenn man zum Beispiel mit vier Personen in den Urlaub fahren will. Für die meisten anderen Gelegenheiten ist es ausreichend, denn es hat eine Mindesttiefe von 1,02 Metern.

Mit der letzten Modellpflege hat der A5 neue Türgriffe bekommen, die inzwischen auch bei anderen Modellen – zum Beispiel dem A6 – Einzug gehalten haben. Worin der Fortschritt eines nach oben klappenden Bügels liegt, ist schwer nachzuvollziehen. Die logische Richtung, entsprechend der des gesamten Türblattes, wäre zum Körper des Öffnenden hin anstatt zu seinem Kopf.

Der Innenraum ist, kaum anders zu erwarten, genauso wohnlich möbliert, hochwertig verarbeitet und komfortabel, wie es Audi-Kunden erwarten. Zu den Eigenheiten des Sportback gehören die rahmenlosen Seitenscheiben, die sehr elegant wirken. Durch den Zuschnitt der hinteren Türen ist es leider nur möglich, die Schreibe etwa bis zur Hälfte zu versenken. Trotz des stark nach hinten abfallenden Daches gibt es mit der Kopffreiheit

auf der Rückbank keine Probleme, da die Sitzflächen auffällig tief angebracht sind. Auf Höhe der Fensterlinie ist die Kabine für die Passagiere vorn 1,43 Meter breit, hinten sind es 1,40 Meter.

Der Testwagen war in der Ausstattungslinie Sport konfiguriert, was serienmäßig sehr bequeme, aber nicht elektrisch verstellbare Sportsitze vorn beinhaltet, Xenon-Hauptscheinwerfer, Licht- und Regensensor, Multifunktionslenkrad, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, Klimaautomatik, Zentralverriegelung mit Keyless-Go-Funktion, Drive-Select-Fahrwerkssystem und Isofix-Kindersitzbefestigungen. Allrad-Fans können beim G-Audi nicht zum Zuge kommen, das Fahrzeug ist wegen der Besonderheit des Antriebskonzepts lediglich als Fronttriebler verfügbar.

Unter dem Kofferraumboden sind die Erdgasbehälter aus Verbundwerkstoff eingebaut, was eine Durchleitung der Antriebskraft auch auf die Hinterräder unmöglich macht. Geprüft und zertifiziert bis zu einer Maximalbelastung von 600 bar werden sie für den Betrieb mit 200 bar befüllt. Der Hersteller gibt ihr Volumen mit 17,3 Kilogramm an. Wenn an der Tankstelle vereinzelt Nutzer Abrechnungen über 18,5 Kg oder andere Mengen präsentiert bekommen, hat das einen einfachen Grund: Die tatsächlich tankbare Masse ist von vielen Faktoren wie zum Beispiel Außentemperatur, Druck, Erdgasbeschaffenheit und -qualität abhängig. Auf der anderen Seite fährt man aus zwei Gründen stets günstiger als mit Benzin. Der Streckenverbrauch ist niedriger und der Preis des Erdgases steuerbegünstigt.

Der Testwagen-Computer ermittelte für den 14-tägigen Zyklus mit einem gesunden Mix aus Kurzstrecken und Überlandfahrt einen Verbrauch von fünf Kilogramm je 100 Kilometer. Damit lag er nur 0,1 Kg über der Herstellerangabe nach WLTP. In Kilometerkosten umgerechnet sind das bei den derzeitigen Preisen (ca. 1,15€/Kg) nicht einmal sechs Euro je 100 Kilometer. Das wäre selbst für einen Diesel ein respektabler Wert. Dank normierter Anschlüsse ist das Betanken genauso einfach wie mit Benzin. Ventil aufstecken und verriegeln, mit einer Taste an der Säule wird die Druckbefüllung gestartet. Der Anschluss befindet sich hinter der Tankklappe direkt neben dem Einfüllstutzen für Benzin.

Der Zwei-Liter-Vierzylinder läuft sanft und geschmeidig, erzeugt mit 270 Newtonmetern Drehmoment ebenso viel Durchzugskraft wie das Benziner-Pendant mit 150 PS (110 kW). Die Erdgas-Kundschaft bekommt noch 20 PS (15 kW) obendrauf, denn der verwendete Kraftstoff enthält je Kilo etwa so viel Energie wie 1,5 Liter Superbenzin. Die jeweiligen Füllmengen haben der Fahrer oder die Fahrerin stets genau im Blick, denn es gibt getrennte Balkenanzeigen für CNG und Benzin. Federungs- und Abrollkomfort zeigen sich im komfortablen Bereich, zumal der Gas-Audi mit etwa 1700 Kilogramm auch nicht schwerer ist als vergleichbare Heckklappen-Limousinen.

Fazit: Der A5 Sportback G-Tron ist vollwertiger Audi, was allerdings auch für den Preis gilt. Mit mindestens 43 900 Euro kann er sich das Prädikat „günstig“ kaum verdienen. Dafür bietet er aber markengemäßen Komfort, geringere Betriebskosten, Sicherheit vor emissionsbedingten Fahrverboten, das gute Gefühl einer reduzierten Umweltbelastung und die Zuverlässigkeit erprobter Technik. Wenn jetzt noch das Tankstellennetz engermaschig wird, könnten mehr Kunden über diese Alternative nachdenken.
(ampnet/afb)

Daten Audi A5 Sportback G-Tron

Länge x Breite x Höhe (m): 4,73 x 1,84 x 1,39
Radstand (m): 2,82
Motor: R4-Turbo-Ottomotor, 1984 ccm
Leistung: 125 kW / 170 PS bei 4450–6000 U/min

Max. Drehmoment: 270 Nm bei 1650–4400 U/min
Beschleunigung 0-100 km/h: 8,4 Sek
Höchstgeschwindigkeit: 224 km/h
Kofferraumvolumen: 390–1210 Liter
Tankvolumen (Erdgas/Benzin): 17,3 Kg/7,6 Liter
Verbrauch WLTP: 4,9 Kg/100km
Testverbrauch: 5,0 Kg/100 km
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26
Basispreis: 45 600 Euro
Testwagenpreis: 66 405 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A5 40 G-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi A5 40 G-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



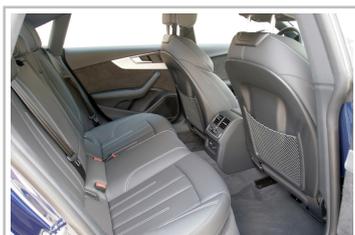
Audi A5 40 G-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi A5 40 G-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi A5 40 G-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi A5 40 G-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi A5 G-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi