



Eine Nische, aber keineswegs tot: Auch heutzutage lassen Autobesitzer ihr „Schätzchen“ auf Autogas umrüsten. Diesen AMG hat Kfz Oppmann äußerst clean auf LPG umgerüstet.

Bild: Oppmann

AUTOGAS/LPG

Ausgegast?

Einst bescherte es Werkstätten lukrative Umsätze: Fahrzeuge auf Autogas umzurüsten. Doch mittlerweile ist das Thema in den allermeisten Betrieben tot – und nicht nur da. Eine Bestandsaufnahme.

Von Steffen Dominsky

Ist das die Biomilch oder die günstige?“, fragt die Frau ihren Mann mit einem Tetrapak in der Hand beim gemeinsamen Einkauf, worauf der verdattert und zögerlich antwortet: „Beides!“. Ein aktueller Werbespot des Discounters Penny trifft den Nagel auf den Kopf: Ökologisch und billig schließt sich theoretisch aus. Praktisch kann das aber sehr wohl funktionieren, nicht nur bei Kuhmilch. Ein

gutes Beispiel dafür ist Autogas – oder müsste es heißen „war“? Denn das vor allem bei Imbissbuden-Betreibern und Caravan-Besitzern beliebte

Gemisch aus Propan und Butan verbrennt im Vergleich zu Benzin nicht nur umweltfreundlicher (NO_x: -80 %, HC: -50 %, CO₂: -10 %). Es ist auch deutlich günstiger

als seine flüssige Alternative. Und so verwundert es nicht, dass das Interesse am Thema „Autogasumrüstung“ ab Mitte der 2000er-Jahre gewaltig anstieg, als der Preis für Benzin massiv anstieg. Entsprechend verdoppelte sich von 2006 bis 2009 jedes Jahr der Pkw-Bestand mit dem Zusatz „LPG“. 2015 erreichte er mit 500.867 seinen Zenit – bei den Tankstellen war das 2019 mit 7.128 der Fall.

Seitdem geht es bergab. Nicht ganz verwunderlich, schließlich entwickelten sich die Preise für Benzin und Diesel analog und erreichten 2016 einen neuen Tiefstand. Danach stiegen sie auch nur moderat an – bis zum Ausbruch des Ukraine-Kriegs. „Seit einigen Jahren erholt sich der LPG-Markt wieder. Zum einen weil gerade Renault/Dacia zahlreiche Neufahrzeuge mit LPG verkauft, zum anderen weil die Zahl der Nachrüstungen steigt. Wir glauben, dass der Verbrennungsmotor weiterhin existieren wird und Flüssiggas eine Zukunft hat. Wie die aussieht, hängt allen voran von der Gesetzgebung und dem LPG-Preis ab“, erklärt Ale-

„Wenn heute ein LPG-Auto Probleme hat, dann liegt das meistens an der Benzineseite.“

Bernhard Oppmann, Kfz-Meister

xander Pfannkuche, Geschäftsführer von der Car Gas GmbH, einem Importeur von Prins-Autogasanlagen und freie Kfz-Werkstatt.

Der Staat hat es in der Hand

Eine Entwicklung, die auch Stefan Fellmann, Inhaber von Autogastechnik Triptis, ebenfalls ein Anbieter und Importeur von LPG-Anlagen, bestätigen kann: „Seit 2013 entwickelt sich der Markt wieder leicht nach oben. Dieser positive Trend dürfte sich in den kommenden Jahren beschleunigen, da der Dieselanteil weiter sinkt und das Fahrzeugalter weiter steigt.“ Fellmann gesteht aber auch: „Der Markt ist klein. Und vieles hängt vom LPG-Preis ab. Der ist seit gut einem Jahr extrem gestiegen. Während 2019 ein Liter Autogas hierzulande etwa 50 Cent kostete – im kraftstoffteuren Italien etwa 60 Cent –, müssen Sie heute bei uns 1,05 Euro bezahlen, in Italien nur rund 70 Cent“, legt Fellmann den Finger in die Wunde.

Schuld an der Misere haben zum einen sogenannte Kriegsgewinnler wie Ölraffinerien, zum anderen Vater Staat. Denn der besteuerte Autogas bis 2018 lediglich mit 18 Cent/Kilogramm (= 9,74 Cent/Liter). Seit 2019 ist die Steuer jedes Jahr um 2,47 Cent/Liter und bis auf 40,9 Cent/Kilogramm (= 22,1 Cent/Liter) in diesem Jahr gestiegen (Preise ohne MwSt.). Deutschland möchte die umweltfreundliche Alternative zu Benzin als Kraftstoff offenbar nicht mehr, versteift sich voll und ganz auf die E-Mobilität. Eine Tatsache, die übrigens auch Besitzer eines Erdgasfahrzeugs (CNG) erwischt. Auch die Steuer auf ihren Kraftstoff wird sich ab dem kommenden Jahr bis 2027 mehr als verdoppeln.

Ist dennoch eine Trendwende in Sicht?

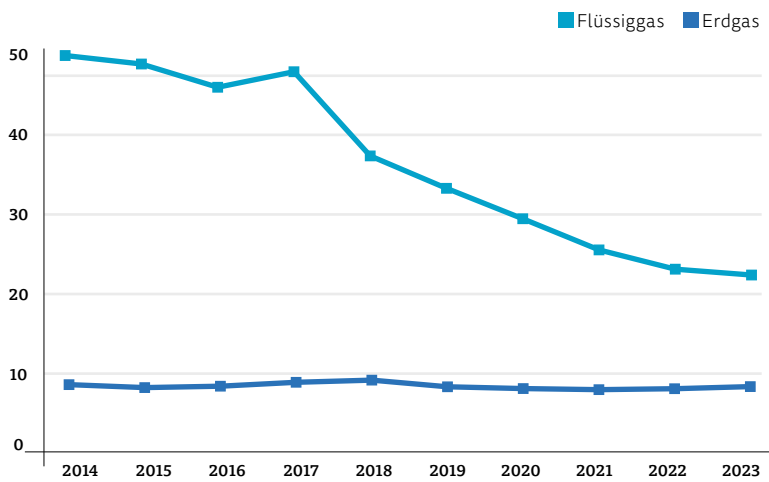
Dass aktuell wieder mehr Menschen eine Umrüstung vornehmen lassen bzw. sich für einen Neuwagen mit LPG-Antrieb entscheiden, ist dennoch keine Mär. So wurden 2022 15.006 neue bzw. umgerüstete LPG-Personenwagen zugelassen, ein Plus von stolzen 48,3 Prozent. Dass das absolut gesehen – bei mehr als 2,6 Millionen Pkw-Neuzulassungen – aber nur ein Tropfen auf einen heißen Stein ist, bestätigt ein anderer Trend: Die Anzahl an Werkstätten, die Anlagen weiterhin einbauen, zumindest aber warten wollen, schrumpft kontinuierlich.

„Im Juni haben wir unseren vorläufig letzten GAP-Kurs veranstaltet. Es gibt einfach fast keine Nachfrage mehr seitens der Betriebe“, weiß Thomas Wunderlich, Trainer bei der Fahrzeugakademie in Schweinfurt, zu berichten. Kurse für eine GSP-Schulung bietet die bekannte Einrichtung der Handwerkskammer für Unterfranken (Stichwort Oldtimerseminare) sogar bereits seit gut acht Jahren nicht mehr an. Wer diesbezüglich Schulungsbedarf hat, kann ihn meist nur noch bei Gasanlagenanbietern oder bei der TAK stillen.

Wer dagegen wenige Kilometer entfernt in Unterpleichfeld die Werkstatt von Bernhard Oppmann betritt, wähnt sich in einer anderen Welt bzw. Zeit. Seit 2003 baut der Kfz-Meister mit seinem Team Autogasanlagen ein und noch heute macht das Thema „Autogas“ die Hälfte seiner Werkstattaufträge aus, müssen Kunden bis zu sechs Monate Wartezeit für einen Umbau in Kauf nehmen. „Mittlerweile kommen sie aus ganz Deutschland zu uns, egal ob sie Probleme mit einer vorhandenen Anlage in ihrem Opel Vectra haben

Bestand LPG-/CNG-Pkw

Anzahl in Millionen



Ab 2006 verdoppelte sich bis 2009 die Zahl der LPG-Fahrzeuge Jahr für Jahr und erreichte 2014 mit gut einer halben Million ihren Zenit. Seitdem geht es stetig bergab. Die Zahl der CNG-Fahrzeuge dümpelt auf niedrigem Niveau vor sich hin.

Quelle: KBA

kfz-betrieb

oder ihren zwei Jahre alten Mercedes AMG auf LPG umrüsten möchten“, erzählt Bernhard Oppmann, dem man getrost den Titel „Held in Sachen Autogas“ verleihen könnte.

Wenn der Fachmann aus Erfahrung spricht

Seit 2009 ist er einer der Administratoren des LPG-Forums (www.lpgforum.de) und saugt quasi alles rund ums Thema ein. Als sein erster Anlagenanbieter Voltran pleite ging, kaufte er kurzerhand die entsprechenden Bestände im Großhandel auf, versorgte andere Werkstätten mit Ersatzteilen und ließ später sogar dringend benötigte Gasdrucksensoren nachfertigen. Heute ist er mit den Gasanlagenanbietern Prinz und Zavoli verheiratet und schwört auf deren Qualität. „Nicht wenige Komponenten, die man in den Umrüst-Boomjahren verbaut und die so mancher Umrüster gerade im Ausland heute noch verbaut, waren/sind von zweifelhafter Qualität, allen voran die Gasinjektoren“, so der Kfz-Meister. Die, egal ob neu oder gebraucht, prüft und reinigt er auf seinem ASNU-Einspritzdüsenprüfstand, der sich nicht nur für typische Düsen von Benzinern eignet.

Apropos Prüfstand: Ein solcher zur Leistungsmessung – bis 500 PS – steht bei dem Autogasspezialisten ebenfalls in dessen pieksauberer Werkstatt. Er hilft auch beim genauen Programmieren einer Anlage, wobei das heute deutlich leichter geht als vor 20 Jahren. Der seitdem erwachsene, manchmal zweifelhafter Ruf von auf LPG umgerüsteten Fahrzeugen rührt meist daher. Das heißt, die Anlagen wurden nicht korrekt abgestimmt, was später zu einem unruhigen Motorlauf und teilweise auch Defekten (Motorschäden) führte. „Das A und O ist, ein umgerüstetes Fahrzeug zwingend unter Last abzustimmen. Eine lange Steigung, ein Berg

kfz-betrieb TIPP

Viele interessante Infos rund um das Thema Autogasanlage bieten diese beiden Beiträge des „Servicetechniker“ im Online-Archiv unter voge.ly/vglZOD5/ bzw. voge.ly/vglqL3P/ bzw. dieses »kfz-betrieb«-Spezial unter voge.ly/vglai-Or/.





Bild: Kfz Oppmann

Bernhard Oppmann rüstet seit 20 Jahren Fahrzeuge auf Autogas um – bis heute. Selbst Besitzer eines S-Audi oder eines AMG lassen ihr „Schätzchen“ im unterfränkischen Unterpleichfeld auf LPG umrüsten.



Bild: TAK

Wertvolle Infos zur Arbeit an LPG/CNG-Fahrzeugen bietet diese Broschüre der TAK (www.tak.de/praxisratgeber.aspx).

„leisten hier wertvolle Hilfe“, weiß Bernhard Oppmann aus Erfahrung.

Werkstätten haben Angst vor LPG-Autos

Ebenfalls aus Erfahrung weiß er, dass viele Werkstätten, selbst Markenpartner, sobald ein Kunde mit einem LPG-Auto auf der Matte steht, Reißaus nehmen und ihn des Platzes verweisen. „Dabei haben LPG-Autos ganz oft Probleme mit der Benzinseite. Das sind Zündspulen durch, Unterdruckschläuche ab oder brüchig oder die Kurbelgehäuseentlüftungen undicht. Also nichts, was nicht zum Reparatur-Einmaleins einer jeden Werkstätten gehört“, kritisiert der Autogasprofi.

Eine Mär sei, so berichtet Oppmann, dass Gasautos heißer liefen und dass davon oftmals die berühmten Ventilschäden herrührten. „Es gibt Vergleichsmessungen, wie von der Hochschule Osnabrück, die genau das Gegenteil beweisen, sprich, dass ein Autogasmotor sogar kälter läuft, wenn auch nur wenige Grad. Das Problem ist, dass es Hersteller gibt, die in der Vergangenheit relativ weiches Sitzringmaterial verbaut haben. Dazu gehören Mazda, Opel, PSA, Toyota und Renault“, weiß der Profi zu berichten. Abhilfe schafft hier gerade bei Modellen dieser Marken ein Ventilschutzadditiv. Das große Aber: Es muss dem Gas beigemischt werden, nicht dem Kraftstoff. D. h., einfache In-den-Tank-Kipp-Additive scheiden aus – hier baut sich im seltenen Benzinbetrieb (nur die ersten Minuten in der Warmlaufphase) kein ausreichender Schutz auf. „Wir bauen in solchen Fällen den ‚Valve Protector‘ ein, ein elektronisches Additivsystem, das im Gasbetrieb arbeitet“, erklärt Oppmann.

LPG: Die Alternative für CNG-Fahrer?

Doch wer baut sich heute noch eine Autogasanlage ein? Meist sind es Menschen, die bereits Autogaserfahrung haben und die Vorteile zu schätzen wissen. Dazu zählt zum einen der Preisvorteil beim Tanken, aber mittlerweile auch immer öfter der Umweltgedanke. Nach rund



Bild: Wild Motoren

Viele der gerne zitierten Motorschäden bei Verwendung von Autogas waren vermeidbar. Ursache dafür waren einerseits mangelhafte Abstimmungen der Anlagen und andererseits zu weiche Ventilsitze und der fehlende bzw. mangelhafte Einsatz eines „Ventilschutzes“.

1 bis 2,5 Jahren haben sich die Umbaukosten von circa 2.500 Euro (Saugrohr-) bzw. 3.000 bis 3.500* Euro (Direkteinspritzer) amortisiert.

Stichwort Kosten: Wer Besitzer eines Erdgasautos (CNG) ist oder solche in der Kundschaft hat, weiß vermutlich um die Problematik „verrosteter Gastanks“. Die bedeuten in letzter Zeit immer öfter eine unüberwindbare GAP/HU-Hürde bzw. in letzter Konsequenz einen wirtschaftlichen Totalschaden. Hier kann die Umrüstung von CNG auf LPG als alternative Kraftstoffart eine Lösung sein. Mehr dazu in einer der kommenden Ausgaben. ■

INFO

LPG: Alles Bio oder was?

Liquefied Petroleum Gas (LPG) ist ein Abfallprodukt, das bei der Gewinnung von Erdöl und Erdgas anfällt. Solange es Öl oder Erdgas gibt, wird es auch Flüssiggas geben. Weltweit gibt es Initiativen, um LPG nachhaltiger zu machen. Beispiel: „Bio LPG“ bzw. erneuerbares LPG. Beides macht LPG zu einem „guten“ Übergangskraftstoff. Schließlich existiert – genauso wie im Fall „E-Fuels“ – eine vollständige LPG-Infrastruktur in weiten Teilen Europas. Bio-Flüssiggas fällt als Nebenprodukt bei der Herstellung von Bio-Kraftstoffen aus organischen Rest- und Abfallstoffen sowie nachwachsenden Rohstoffen ab. Es wird zu 60 Prozent aus Abfällen der Industrie (Fette und Altöle) und zu 40 Prozent aus ölhaltigen Pflanzen wie Nüssen, Palmen, Soja oder Raps gewonnen. Geforscht wird auch am Einsatz weiterer Ausgangsstoffe wie Algen, Holz oder Heu.

* Circa Dauer bei circa Kosten lt. Anlagenanbieter