



DE AUTO ONDER DE LOEP

Joep Beliën

LPG – hoe zit dat voor klassiekers?

Zonder de houderschapsbelasting is het rijden op LPG voor veel klassiekers die ook veel in het dagelijks gebruik worden ingezet, een interessante optie om voordelig te rijden. We moeten afwachten of de regering ons dit voordeeltje op termijn niet gaat afpakken, maar tot die tijd is het rijden met klassiekers op LPG een goed alternatief. Hier de pro's en contra's.

Een beetje oldtimer heeft een benzineverbruik van 1:10 op hoger, of, zoals dat tegenwoordig wordt uitgedrukt: 10ltr/100km. Met een literprijs van tussen de € 1,25 en € 1,30 per liter (voor Eurosuper, met loodvervanger) kan dat aardig in de papieren lopen. LPG daarentegen kost 'maar' een (Euro)cent of 40 oftewel een derde minder. Dat is maar goed ook, want op autogas gebruikt een auto altijd meer. Voor veel klassiekers kan dit verbruik soms wel oplopen tot zelfs 20% meer ten opzichte van benzine. De calorische waarde van autogas is namelijk iets lager dan die van benzine. Om dezelfde hoeveelheid energie uit de brandstof te halen, moet er dus meer autogas worden verbrand.

Maar dan nog is autogas goedkoper dan benzine. Gasinstallaties zijn voor de meeste klassieke auto's aanzienlijk eenvoudiger dan voor moderne auto's omdat er immers geen rekening gehouden hoeft te worden met multipoint injectoren, katalysatoren en motormanagementsystemen. Een goede, gekeurde LPG installatie voor klassiekers is in veel gevallen te koop voor een goede € 800,- geïnstalleerd en wel. Voor Amerikaanse auto's gelden vaak andere tarieven omdat daar in de meeste gevallen andere onderdelen worden gebruikt.

WAT IS AUTOGAS EIGENLIJK?

LPG, oftewel Liquefied Petroleum Gas (dus niet Liquid Propane Gas, zoals velen denken) is eigenlijk een verzamelnaam van alle vloeibare petroleumgassen zoals o.a. propaan, maar ook butaan. Autogas is een mengsel van (60%) propaan en (40%) butaan dat is toegesneden voor gebruik in verbrandingsmotoren. Autogas geldt als de meest zuivere (of minst onzuivere) motorbrandstof en produceert daardoor de minste vervuiling. Omdat LPG gasvormig is, is het moeilijk op te slaan. Door het gas onder een druk van 2 tot 3 atmosfeer te brengen, wordt het vloeibaar en kan, bijvoorbeeld in een tank, worden opgeslagen.

Gas wordt opgeslagen in een aparte tank. Meestal is dat een cilindervormige tank met een inhoud variërend van 35 tot meer dan 100 liter. De tank wordt meestal ingebouwd in de kofferbak van de auto. Verlies van bagageruimte en een vaak ontsierende tankdop aan de buitenzijde van de auto zijn natuurlijk in het oog springende nadelen, net zoals het niet altijd mogelijk is om uw gasvoorraad vanaf het dashboard te kunnen volgen.

Omdat een LPG auto ook op benzine kan blijven rijden, heb je vaak een bijna dubbele actieradius. Het verdient in ieder geval aanbeveling om regelmatig een paar kilometer op benzine te rijden, om het benzinecircuit in goede staat te houden. Met name de carburateur. Bij overwegend gebruik van LPG, kunnen onderdelen in de carburateur uitdrogen waardoor geen optimale verbranding meer plaatsvindt.

In principe is elke auto uitgevoerd met een otto-motor (zuigermotor) geschikt om op gas te rijden hoewel het in verband met verplichte keurmerken tegenwoordig moeilijk is om luchtgekoelde motoren van een gasinstallatie te voorzien. Vroeger werd er in de uitlaat een stift geplaatst die de warmtetoevoer naar de verdamper leverde. Deze stiften zijn helaas niet meer voorzien van een E-keurmerk en mogen dus niet meer gebruikt worden. In zulke gevallen wordt nu een extra olie- of watercircuit aangelegd die de functie van de stift overnemen. Voorsnog dient zo iets wel te gebeuren op een erkend LPG inbouwstation omdat dergelijke systemen (nog) niet in de handel zijn. Je moet je afvragen of het zinvol is je 2CV, Fiat 500 of Kever (waar laat ik de tank???) van een LPG installatie te voorzien,

Een ander nadeel van rijden op LPG is een eventueel vermogensverlies. In moderne motoren is dit niet meer merkbaar, vanwege allerlei ingewikkelde en goed-doordachte multi injectie-systemen e.d. Bij carburatie motoren ligt dat allemaal wat anders omdat het soms, zeker met gecompliceerde dubbele- en meertraps carburateurs, moeilijk is om deze goed af te stellen. Onmogelijk is het in ieder geval niet.

Of de auto nou oud of nieuw is, veel of weinig kilometers heeft gereden, maakt voor de inbouw van een gasinstallatie eigenlijk niet uit. Wat wel belangrijk is de conditie van de motor. Carburateur, bougies, bobine en ontsteking moeten in goede conditie zijn om niet al snel in de problemen te komen. Ook de cilinderkop verdient aandacht want net zoals loodvrije benzine, geeft LPG geen smering aan de kleppen. Deze smering is nodig om te voorkomen dat de kleppen inslaan in de klepzetels. Daarom wordt vaak overgegaan de kop (die toch al een lang leven achter zich heeft) te reviseren of te vervangen door een exemplaar met geharde klepzetels, waardoor het gemis van lood geen nadelige gevolgen met zich mee brengt.

Een auto waar een LPG installatie wordt ingebouwd, wordt over het algemeen tussen de 40 en 60 kilo zwaarder. Dit meergewicht kan een oorzaak zijn van een iets hoger brandstofverbruik of een iets lagere prestatie. Bij ombouw naar LPG wordt na de keuring ervan een nieuw kentekenbewijs Deel 1 afgegeven (tegenwoordig Deel 1a, deel 2 heet nu Deel 1b) waar ook het nieuwe voertuiggewicht op wordt vermeld.

Voor de puristen onder ons is een klassieker op autogas natuurlijk een gruwel. Toch is er ook een historische basis voor. Vroeger zag je alleen de vulopening niet aan de buitenkant. Maar bedenk maar eens dat de meeste taxi's uit de vijftiger- en zestiger jaren allemaal op gas reden. Diesels waren er toen bijna nog niet (behalve bij Mercedes en Peugeot) en een taxi was nog steeds altijd een grote Amerikaan of een Opel Diplomat of zo. Hier kwam pas in de zeventiger jaren een heel klein beetje verandering in.

Het blijft uw eigen keus om wel of niet op gas te rijden. Met gas lever je een minder vervuilende bijdrage aan CO₂ uitstoot en worden kleppen en verbrandingskamers ook minder vuil, wat weer een gunstige invloed heeft op de levensduur van de motor. Op benzine hoef je je geen zorgen te maken over ingeslagen kleppen, kop-revisie en het af en toe lastig afstellen van het juiste brandstof-luchtmengsel.



Voor meer informatie:
www.autogas.nl
of Stichting Autogas Nederland,
Postbus 556, 1180 WB Amstelveen

Joep Beliën