

Autogas Anhängerbetrieb

Beitrag von „Chiba“ vom 12. Februar 2012 um 11:10

Hallo,

ich suche längerfristig einen Ersatz für meinen Diesel Passat. Eine Anforderung neben Allrad, mglst. mit Untersetzung (deswegen Touareg I) ist der Hängerbetrieb mit einem 2er Pferdehänger. Und das nicht gelegentlich sondern regelmäßig in der Turniersaison jedes Wochenende.

Der Hänger bringt leer schon mal um die 900kg auf die Waage. Zwei Warmblüter je um die 700kg. Da sind wir schnell bei 2300 - 2500 kg Anhängelast, die Sättel müssen ja auch noch mit. Die 100km/h Zulassung möchte man natürlich auch ausnutzen, also gehen wir mal von 100km/h auf der BAB aus.

Geht das mit Gasanlage und worauf sollte man bei einem Umbau achten?

Vielen Dank.

PS: Potentiell kommt auch ein Phaeton in Frage (der darf auch 2500kg) an den Haken nehmen, hat dann aber keine Untersetzung. Bei dem habe ich schon 88ltr Radmuldentanks gesehen was beim Touareg eher nicht geht. Das sollte aber Motorentechnisch das Gleiche sein.

Beitrag von „juma“ vom 12. Februar 2012 um 11:50

Servus,

zunächst mal herzlich willkommen hier bei uns im Forum!

[Zitat von Chiba](#)

[...]PS: Potentiell kommt auch ein Phaeton in Frage (der darf auch 2500kg) an den Haken nehmen, [...]

wieso auch? Der hat doch nur die lächerlichen 2,5 to Anhängelast. 🤔 😄

Der Dicke darf 3,5 to abschleppen...und das kann er auch...👍

Habe zwar keinerlei Erfahrungen mit Gas, aber das sollte er schon können. Für einen Umbau rate ich dir lediglich, dich mit einem Fachmann in Verbindung zu setzen, bspw. hier: [KLICK](#)

Beitrag von „Chiba“ vom 12. Februar 2012 um 12:32

Servus,

2,5 Tonnen sind das zulässige Gesamtgewicht der meisten 2er Pferdehänger. Deshalb wäre der auch möglich. Die Eigenschaften um so eine Fuhre von der nassen Wiese zu ziehen hat der aber nicht (Untersetzung). Das wurde ja leider beim T-Reg II eingespart. Da braucht der 2WD Passat meist nen Trecker Erfahrungswerte 😞

Das der T-Reg. das im Normalbetrieb kann, ist auf den Turnierplätzen durchaus zu beobachten :-).

Mir geht es um den Hängerbetrieb auf Gas. Wenn man schon weite Strecken mit Last kutscht Meißen ist von Leipzig nicht weit weg. Ich will mich halt schlau machen bevor ich mir das Auto zulege, nicht das der Umbau dann in die Hose geht.

Beitrag von „Ball“ vom 12. Februar 2012 um 12:56

[Zitat von Chiba](#)

Servus,

2,5 Tonnen sind das zulässige Gesamtgewicht der meisten 2er Pferdehänger.

Hallo, auch von mir erstmal ein Herzliches Willkommen,

ich kann aus Erfahrung sagen das man ohne Reserve echt keinen Spaß am Hänger ziehen hat. Wenn also Der Phaeton nur 2,5 Tonnen ziehen darf und Dein Pfedehänger diese auch erreicht, dann rate ich Dir nicht zu dieser Konstellation. Ich habe mir jetzt bewusst einen Dicken zugelegt weil ich mit meinem 2 Tonnen-Hänger mit allem anderen bis jetzt keinen Spaß hatte. Und ich fahre auch viel BAB und bin manchmal auf unbefestigten Baustellen unterwegs. Somal das auch ganz schön aufs Material gehen kann.

Zu Deiner Anfrage zum Gasbetrieb kann ich Dir aber keine Antwort geben. Aber auch von mir, es gibt hier ein paar gute Einträge zu Gasautos und meines Wissens auch einen Umbauer im Osten der sich ganz gut auskennt und hier im Forum seine Anhänger hat.

Gruß

Dirk

Beitrag von „Chiba“ vom 12. Februar 2012 um 13:18

Zitat

ich kann aus Erfahrung sagen das man ohne Reserve echt keinen Spaß am Hänger ziehen hat.

Grundsätzlich hast Du damit Recht. Aber:

Die zulässige Anhängelast kann das Leergewicht des Zugfahrzeuges übersteigen jedoch nicht das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges. Ausnahme bilden Geländewagen bei denen darf es das 1,5 fache des zulässigen Gesamtgewichtes sein.

Wie sieht das im Vergleich Phaeton T-Reg aus beides V8; T-reg. Baujahr 02 bis 03 und Phaeton 03 bis 07 Quelle ADAC Gebrauchtwagen CD?[INDENT=2]Phaeton

Leergewicht: 2335kg

zul. GG: 2790kg

Anhängelast: 2400kg

T-Reg

Leergewicht: 2467kg

zul. GG: 2945

Anhängelast: 3500kg

Insgesamt kein so großer Unterschied, als dass man die 1 Tonne mehr Anhängelast mit Eigengewicht oder Motorleistung erklären kann, wobei die Motorleistung eh nicht ausschlaggebend ist, denn bremsen ist das Problem und nicht beschleunigen. Der Unterschied ist nur auf die gesetzliche Regelung des 1,5 fachen des zul. GG. zurückzuführen. Aber, und da hast Du wieder Recht, der T-Reg. I hat mehr Reserve wenn es um eine feuchte Wiese geht wegen der Untersetzung.

[/INDENT]

Beitrag von „Chiba“ vom 12. Februar 2012 um 14:05

So zitieren gelernt.

Ich antworte mir mal gleich selbst:

[Zitat von FWB Group](#)

- 2. Verdampfer Genius Max (meine Empfehlung für Anhängerbetrieb - hohe Momentanlast) plus 200 €.

Ist das das einzige Extra für Anhängerbetrieb?

Beitrag von „TouaregJunior“ vom 12. Februar 2012 um 14:16

[Zitat von Chiba](#)

Aber, und da hast Du wieder Recht, der T-Reg. I hat mehr Reserve wenn es um eine feuchte Wiese geht wegen der Untersetzung.

... außerdem hat der T noch eine Differentialsperre 😊

Gruß vom Junior

Beitrag von „juma“ vom 12. Februar 2012 um 14:21

Servus,

[Zitat von Chiba](#)

[...]der T-Reg. I hat mehr Reserve wenn es um eine feuchte Wiese geht wegen der Untersetzung.

das ist zwar grundsätzlich korrekt, aber nicht der springende Punkt. Nur weil ich eine Untersetzung habe, komme ich noch nicht unbedingt besser vom Fleck. Es hilft nur noch zusätzlich.

Bei diesen beiden verglichenen Fahrzeugen ist die Allradtechnik bereits unterschiedlich und das ist das Wesentliche, gerade beim abgeforderten Leistungsprofil "auf der Wiese". Der Phaeton hat [4Motion](#) und der Touareg [4XMotion](#). 🤖

Ganz vorneweg aber ist das Wichtigste die Reifenwahl...hierzu gibt es aber genügend Beiträge (Stichwort "nasse Wiese").

Beitrag von „Chiba“ vom 12. Februar 2012 um 14:29

Danke für die Links zu den Antrieben.

[Zitat von juma](#)

Wichtigste die Reifenwahl...hierzu gibt es aber genügend Beiträge (Stichwort "nasse Wiese").

Ich stell mir gerade einen Phaeton mit Grabber AT2 vor 🤖🤖 (bei Fragen was das für Reifen sind [KLICK](#))

Beitrag von „max_v10“ vom 12. Februar 2012 um 14:34

Hallo,

genau aus dem selben Grund habe ich ja nun auch einen Touareg gekauft. Kurz zu meinen Erfahrungen:

1. Touareg mit Gas hatte ich schon das war ein 2003 oder 2004er ich weiß es nicht mehr genau. Meiner war ein V8 der bei einem guten Umrüster erst nur einen 44l Tank in der Reserverradmulde hatte. Damit kam ich mit Hänger hinterdran keine 150km. Das ervt also habe ich einen weiteren Gastank links in den Kofferraum einbauen lassen. So blieb die Möglichkeit erhalten zumindest eine Seite der Rücksitzbank umzuklappen. Somit hatte ich ca. 100 Liter Netto Tankvolumen. Damit war eine Reichweite von 400 - 600 km möglich. Ich habe den Wagen dann aber verkauft da meine Schwiegermutter Ihn nicht weiter fahren wollte und

ich keine Lust auf den V8 hatte.

2. Phaeton: Den Phaeton kannst du vergessen: Damit ziehst du definitiv keinen Hänger von der Wiese. Zumindest nicht mit dem V10 alles versucht keine Chance... Dann kam der Trecker. Problem war immer das die Reifen eines reines Strassenprofil haben und keine Diff Sperre da ist. Die Untersetzung macht den Kohl nicht fett. Das nächste Problem ist das zumindest beim V10 im Anhängerbetrieb das Getriebe und die Bremsen. Die Belastungen sind schlicht zu hoch.

Ich hoffe ich konnte dir etwas helfen, so von Pferdenarr zu Pferdenarr 😊

Grüße

Max

Beitrag von „Chiba“ vom 12. Februar 2012 um 20:08

Hallo,

[Zitat von max_v10](#)

genau aus dem selben Grund habe ich ja nun auch einen Touareg gekauft. Kurz zu meinen Erfahrungen:

Und was hast Du nun für einen? Diesel? V6?

[Zitat von max_v10](#)

Ihn nicht weiter fahren wollte und ich keine Lust auf den V8 hatte.

Was spricht gegen den V8 aus Deiner Sicht?

[Zitat von max_v10](#)

Ich hoffe ich konnte dir etwas helfen, so von Pferdenarr zu Pferdenarr 😊

Top. Dann kennen wir beide die typischen Probleme.

Grüße
Martin

Beitrag von „juma“ vom 12. Februar 2012 um 20:33

Servus,

[Zitat von Chiba](#)

Hallo,

Und was hast Du nun für einen? Diesel? V6?

[...]

schau mal seinen username genau an 😊

Beitrag von „max_v10“ vom 13. Februar 2012 um 08:47

[Zitat von Chiba](#)

Hallo,

Und was hast Du nun für einen? Diesel? V6?

Was spricht gegen den V8 aus Deiner Sicht?

Top. Dann kennen wir beide die typischen Probleme.

Grüße
Martin

Alles anzeigen

Ich fahre einen V10 TDI aber ein V6 TDI tut es auch für unsere Zwecke. Gegen den V8 spricht meiner Meinung nach der im Anhängerbetrieb wirklich hohe Verbrauch und die fehlenden NM im Anhängerbetrieb. Ich habe mit meinem T-V8 damals im Anhängerbetrieb auch gern mal 30 Liter Gas oder 25 L Benzin verbraucht. Mit dem V 10 TDI (gestern 440 km mit Pferdeanhänger und 2 Pferden) Verbrauch von 12,5 l. Tempomat bei 100 km/h. War ein super entspanntes Fahren.

Jetzt werden viele kommen und sagen Gas kostet nur die Hälfte etc. Ja aber bitte berechne den Mehrverbrauch und das Startbenzin. Außerdem hast andere Wartungsintervalle... Aber das ist alles eine reine Glaubensfrage!! Ich bin selbst den Touareg und einen A8 4,2l mit Gas gefahren. Beide Fahrzeuge liefen gut mit der Gasanlage und waren problemfrei aufgrund eines Umrüsters mit Verstand. Aber wenn ich alle echten Kosten betrachte dann sparst du ca. 30 % gegenüber dem Benzinbetrieb. Schau ich mir das jetzt mit Diesel an ist die Ersparnis vielleicht etwas geringer aber der geringere Mehrverbrauch im Anhängerbetrieb gleicht das sicher wieder aus.

Grüße
Max

Beitrag von „NIUBEE“ vom 13. Februar 2012 um 10:26

Für jemanden der hin und wieder einen Hänger mit zwei Pferden ziehen muß (d.h. nicht jeden Tag) für den reicht der V8 überall hin (mein Schwager macht das mit einem 2.0d X3).

Somit...klar geht das ganze nur im LPG Betrieb ist natürlich die Reichweite limitiert jedoch sollte man sich auch über die Folgekosten bei beiden Fahrzeugen klar werden.

Deshalb mein Rat:

Einfach mal sich über sein Fahrprofil klar werden und alle Kosten einkalkulieren.

Dannach würde ich dann zwischen dem V10 und dem V8 entscheiden.

Ich persönlich würde dir sogar eher einen V6TDI ans Herz legen.

Das wäre der Kompromiss und evtl. die Vernunft...

Beitrag von „max_v10“ vom 13. Februar 2012 um 14:59

@ NIUBEE ...

Ich bin vollständig bei Dir... Aber immer nur die Vernunft entscheiden lassen finde ich auf Dauer etwas Langeilig 😊

Ich frage mich nur wie dein Schwager mit der Anhängelast klarkommt? Mit einem Zossen mag das gehen aber sobald du 2 groß gewachsene Warmblüter nimmst bist du bei 1400 - 1500 kg Zuladung plus Hänger + Sättel etc. Ich habe gestern bei einem befreundeten Bauern mal auf die Wage dürfen (neues Auto, neue Gewichte) Ich kam beim Hänger (erst den gesamten Zug, danach nur das Zugfahrzeug gewogen) auf satte 2840 kg Anhängelast.

Das will ich mal mit einem X3 sehen...

Beitrag von „NIUBEE“ vom 13. Februar 2012 um 15:24

[Zitat von max_v10](#)

@ NIUBEE ...

Ich bin vollständig bei Dir... Aber immer nur die Vernunft entscheiden lassen finde ich auf Dauer etwas Langeilig 😊

...auf satte 2840 kg Anhängelast.

Das will ich mal mit einem X3 sehen...

Ja die Vernunft (nur wir sollten hier ja schon ein wenig neutral informieren, denn den W12 gäbe es auch als LPG Umbau^^)...

ZUm X3...

Er hat er vor kurzem zwei weggebracht (*schluck*) und zwei neue geholt jedoch sind das keine Warmblüter.

Aber die 1700kg vom X3 sind ja schon wenig...das war mir so auch nicht bewusst...

Somit die 2840kg wären ein klares K.O. bzw. ich verstehe eigentlich ned warum er sich nicht doch den Treg geholt hat (soviel wie der mit Hänger unterwegs ist)?!

Beitrag von „Chiba“ vom 13. Februar 2012 um 22:13

Zitat von max_v10

Ich fahre einen V10 TDI aber ein V6 TDI tut es auch für unsere Zwecke. Gegen den V8 spricht meiner Meinung nach der im Anhängerbetrieb wirklich hohe Verbrauch und die fehlenden NM im Anhängerbetrieb. Ich habe mit meinem T-V8 damals im Anhängerbetrieb auch gern mal 30 Liter Gas oder 25 L Benzin verbraucht. Mit dem V10 TDI (gestern 440 km mit Pferdeanhänger und 2 Pferden) Verbrauch von 12,5 l. Tempomat bei 100 km/h. War ein super entspanntes Fahren.

Jetzt werden viele kommen und sagen Gas kostet nur die Hälfte etc. Ja aber bitte berechne den Mehrverbrauch und das Startbenzin. Außerdem hast andere Wartungsintervalle... Aber das ist alles eine reine Glaubensfrage!! Ich bin selbst den Touareg und einen A8 4,2l mit Gas gefahren. Beide Fahrzeuge liefen gut mit der Gasanlage und waren problemfrei aufgrund eines Umrüsters mit Verstand. Aber wenn ich alle echten Kosten betrachte dann sparst du ca. 30 % gegenüber dem Benzinbetrieb. Schau ich mir das jetzt mit Diesel an ist die Ersparnis vielleicht etwas geringer aber der geringere Mehrverbrauch im Anhängerbetrieb gleicht das sicher wieder aus.

Grüße
Max

Ok, also kann man den V8 so umrüsten, dass er mit Gas auch im Anhängerbetrieb funktioniert. Das beweisen ja Deine Erfahrungen.

Die wirtschaftliche Komponente muss man mal durchrechnen.

Was das Drehmoment angeht, so reden wir von 410 Nm (V8) versus 500Nm (V6) und jetzt kommt es 750 Nm (V10).

Nur mal so ich mache das momentan mit einem 1.9 TDI Passat Pumpe Düse 285 Nm. Außerhalb des Gültigkeitsbereiches der StVO haben da auch schon mal 2 Pferde dran gehangen. Geht, schön ist anders ;-).

Ich würde mich mit jedem der T-Reg. verbessern. Aber in der Tat den V6 TDI habe ich auch auf dem Zettel. Im übrigen sind die Autobild Allrad Zugfahrzeugtests in solchen Fällen zu empfehlen.

Beitrag von „Ball“ vom 13. Februar 2012 um 22:34

[Zitat von Chiba](#)

Nur mal so ich mache das momentan mit einem 1.9 TDI Passat Pumpe Düse 285 Nm. Außerhalb des Gültigkeitsbereiches der StVO haben da auch schon mal 2 Pferde dran gehangen. Geht, schön ist anders ;-).

Hallo Chiba,

Ich war genau in der selben Situation. Mein Anhänger und mein Skoda wurden auch nie Freunde. Der Tiguans ist etwas besser. Aber seit der Ausgiebigen Probefahrt mit dem Dicken war alles Klär. Der 2-Tonnenhänger war kaum zu merken. Und die 560Nm (die habe ich dann auch bestellt) sind auch wirtschaftlich vermutlich die beste Wahl. Also ich fahre ab 2.3.12 einen V6 und freue mich schon gewaltig drauf. Und bei dem Verbrauch den ich bei der Probefahrt rausgefahren habe lohnt sich der Aufwand von LPG vermutlich nicht wirklich.

Gruß Dirk

Beitrag von „Chiba“ vom 14. Februar 2012 um 07:28

Hallo Dirk,

[Zitat von Ball](#)

Ich war genau in der selben Situation. Mein Anhänger und mein Skoda wurden auch nie Freunde. Der Tiguans ist etwas besser. Aber seit der Ausgiebigen Probefahrt mit dem Dicken war alles Klär.

Das ist ja auch meine Vermutung ohne, dass ich alle Fahrzeuge bisher mit Anhänger getestet hätte. Der Passat muss sich auch immer gut anstrengen.

[Zitat von Ball](#)

Der 2-Tonnenhänger war kaum zu merken. Und die 560Nm (die habe ich dann auch bestellt) sind auch wirtschaftlich vermutlich die beste Wahl. Also ich fahre ab 2.3.12

einen V6 und freue mich schon gewaltig drauf. Und bei dem Verbrauch den ich bei der Probefahrt rausgefahren habe lohnt sich der Aufwand von LPG vermutlich nicht wirklich.

Die Wirtschaftlichkeit ist die Frage. Ich habe nicht vor neu zu kaufen. Wir reden also von einem Gebrauchten. Mal ganz platt bei mobile rein geschaut. Weniger als 100.000km, für den Diesel grüne Plakette, deutschlandweit als Suchkriterien. Da geht der V8 bei 19.000 los. Der V6 TDI ist ähnlich. Da muss man nun genau rechnen, denn die Umrüstung kommt ja noch oben drauf. Versicherung wird unterschiedlich sein. Steuer auch.

Der Dieselpreis kann sich bewegen und die Vergünstigungen für Diesel KFZ fallen. Die Preise für Autogas nach 2018 mglw. auch.

Diesel sind weitaus häufiger als V8 auf dem Gebrauchtwagen Markt.

Beitrag von „NIUBEE“ vom 14. Februar 2012 um 09:07

[Zitat von Chiba](#)

Da geht der V8 bei 19.000 los. Der V6 TDI ist ähnlich. Da muss man nun genau rechnen, denn die Umrüstung kommt ja noch oben drauf. Versicherung wird unterschiedlich sein. Steuer auch.

Der V8 sollte inkl. Umrüstung bei max. 20TEuro liegen.
Es geht nur der nicht FSI V8 vernünftig zum Umrüsten.

EDIT: Sehe gerade der V8 LPG Markt ist wieder leer und die Preise haben ganz schön angezogen.

Soviel habe ich für meinen ja letztes Jahr nicht bezahlt.:D

Auch witzig Wertsteigerung in einem Jahr...

Das ist auch ein Vorteil der V8 LPG.

Selten und den Wertverlust haben die schon hinter sich.

Wer wenige km im Jahr fährt, d.h. 10 bis 15 Tkm für den ist ein V8 LPG schon sehr wirtschaftlich.

Ich fahre ca. 500 km/Monat. Das sind 5 Euro Starbenzin und 2 LPG Füllungen a 34 Euro.

Versicherung 70 Euro/Monat, Steuer 24 Euro/Monat.

Weiterer Vorteil: Keine DPF Problematik bei vielen Kurzstrecken und gegenüber dem V10 nicht

generell das 120TEuro DPF Thema.

Zahnriemen kostet beim V8 ca. 800 Euro inkl. WP und ist bei 120 tkm fällig.

Alles andere ist ähnlich wie bei allen TI.

Bei mir wurde es der V8 rein aus wirtschaftlicher Betrachtung und weil die V6 kaum weniger verbrauchen und im LPG Betrieb deutlich anfälliger sind.

Diesel scheidet bei mir aufgrund der Kurzstrecken aus.

Guck mal auch hier:

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...gebot-Gas-Umbau>

FWB Group hat anscheinend mehr als einen TI V8 im Hängerbetrieb im Einsatz...

Beitrag von „Chiba“ vom 16. Februar 2012 um 12:05

[Zitat von NIUBEE](#)

Der V8 sollte inkl. Umrüstung bei max. 20TEuro liegen.

Guck mal auch hier:

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...gebot-Gas-Umbau>

FWB Group hat anscheinend mehr als einen TI V8 im Hängerbetrieb im Einsatz...

Danke für die Preisinfo. Wahrscheinlich ist der Markt gerade leer weil alle den Benziner ob der im Winter streikenden Diesel noch ein bisschen fahren und erst im Frühjahr/Sommer abstoßen. Zumindest bei uns haben in den letzten Wochen einige Diesel (insbesondere auch VW) schlapp gemacht.

FBW Group wäre mein Umrüster der Wahl. Meißen ist ja nun nicht so weit weg von LE.

Beitrag von „Thomas W.“ vom 15. März 2012 um 21:06

Ich ziehe mit meinem V8 mit Gas einen 2 Tonnen Wohnwagen entspannt den [Elzer Berg](#) oder den [Kindinger Berg](#) rauf. Bei Bedarf kann ich auch noch beschleunigen und LKWs überholen. Wieviel er in dem Moment braucht kann ich nicht sagen - die Verbrauchsanzeige geht nur bis 99 Liter 🙄

Die maximal 37 Liter im Radmuldentank sind da etwas limitierend. Zum Abschätzen des Verbrauchs: Normalerweise komme ich damit ~200km weit. Mit Hänger dann nur 150km.

Meinen T Ez3/2005 habe ich vor 2 Jahren für 18200 inkl Gasumbau und obszönen Felgen gekauft. Dabei stand der Wagen fast 4 Monate in Mobile.de. Soviel zum Wiederverkaufswert und Wertsteigerung 🙄. Aber alle paar Tage steht ein Spinner auf der so einen Wagen will.. ich war halt dran:biggrin: found or type unknown

Gruss
Thomas

Beitrag von „NIUBEE“ vom 16. März 2012 um 14:41

[Zitat von Thomas W.](#)

[...] Meinen T Ez3/2005 habe ich vor 2 Jahren für 18200 inkl Gasumbau und obszönen Felgen gekauft. Dabei stand der Wagen fast 4 Monate in Mobile.de. Soviel zum Wiederverkaufswert und Wertsteigerung 🙄. Aber alle paar Tage steht ein Spinner auf der so einen Wagen will.. ich war halt dran:biggrin: [...]

Ich meinen vor einem Jahr für 20K und dieses Jahr kloppen sich die Bekloppen wieder um die LPG 2004/2005 V8er^^...

Schon recht witzig...