

**AUTOR:**

Redaktion  
bfp FUHRPARK & MANAGEMENT

**WEITERE INFOS:**

[redaktion@fuhrpark.de](mailto:redaktion@fuhrpark.de)  
Telefon 06131 62776-20



Foto: Volkswagen

## Marktübersicht 2017

# Fahren mit dem Anhänger: Königsdisziplin

Gerade Transporter werden fast ausschließlich von Dieselmotoren angetrieben. Doch welche Alternativen gibt es?

So einfach es gesagt und auch getan ist, Transportgut, das nicht mehr in den Wagen passt, in einen Anhänger zu packen – auch um sich ein zweites Fahrzeug samt Fahrer zu sparen –, so herausfordernd ist es in der Praxis. Schließlich bewegt sich ein Gespann im Straßenverkehr vollkommen anders als der Transporter allein. Noch dazu gilt es, sich an zahlreiche Vorschriften zu halten. Eine entscheidende Größe dabei ist die Anhängelast. Sie ist definiert als die tatsächliche Masse eines Anhängers, den ein Fahrzeug hinter sich herzieht. Sie wird gelegentlich auch als „Zuglast“ bezeichnet. Laut dem Verband für bürgernahe Verkehrspolitik ist aber nicht die zulässige

Gesamtmasse des Anhängers, sondern seine tatsächliche Masse für die Anhängelast entscheidend. Das heißt, man kann durchaus einen Anhänger ziehen, dessen zulässige Gesamtmasse höher ist als die zulässige Anhängelast des Zugfahrzeugs. Er darf dann aber nur entsprechend weniger Ladung transportieren als maximal erlaubt. Über die zulässige Gesamtmasse braucht man bei einem Transporter bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG) nicht zu diskutieren. Interessanter wird es da schon bei der tatsächlichen Gesamtmasse, da sie zeigt, wieviel ein Fahrzeug zusammen mit seiner Ladung wiegt. Dieser Wert ist für die maximale

Anhängelast relevant und verteilt sich auf die Achslasten und die Stützlast. Letztere wiederum bezeichnet das Gewicht, welches auf der Anhängerkupplung des ziehenden Fahrzeuges aufliegt. Sie tritt nur bei Anhängern auf, deren Gewicht nicht komplett von ihren Achsen getragen wird. ■

**AUTOR:**

Redaktion  
bfp FUHRPARK & MANAGEMENT

**WEITERE INFOS:**

[redaktion@fuhrpark.de](mailto:redaktion@fuhrpark.de)  
Telefon 06131 62776-20

**MARKTÜBERSICHT TRANSPORTER MIT ANHÄNGER BASISVERSION MIT 3,5 T ZGG.**

| MODELL                             | MOTORISIERUNG (KW/PS)   | NUTZLAST KG   | ZUL. ACHSLAST VORNE/HINTEN KG | ANHÄNGELAST GEBREMST (12%) | ZUL. ZUGGEWICHT KG | PREIS (€) | ASSISTENZSYSTEM  | FAHRTENSCHREIBER (€)  | ANHÄNGERKUPPLUNG (NICHT ABNEHMBAR/ ABNEHMBAR/ SONSTIGES/€)  |
|------------------------------------|-------------------------|---|-------------------------------|----------------------------|--------------------|-----------|--|---|---|
| <b>Citroën Jumper (L2H1)</b>       | BlueHDi (96/130)        | 1.392-1.600   | 1.850/2.000                   | 2.500                      | 6.000              | 33.600    | Load-Adaptive-Control  | 550 (2 Fahrer inkl. Ablagefächer über Fahrer- und Beifahrersitz)      | 620/740   |
| <b>Fiat Ducato 35 (L1H1)</b>       | 115 Multijet (85/115)   | 1.580   | 1.850/2.000                   | 2.000                      | k.A.               | 29.290    | Adaptive-Control (LAC)   | k.A.  | 550/-   |
| <b>Iveco Daily</b>                 | 35S 12V (85/116)        | 1.223   | 1.900/2.240                   | 3.500                      | 7.000              | 31.170    | Anhänger-Stabilisierung CTSM   |   | 400/-   |
| <b>Ford Transit 350 (L2H2)</b>     | 2,0 l TDCi (77/105)     | 1.375-1.062 (Frontantrieb), 1.248-921 (Heckantrieb) | 1.750/2.150                   | 2.800                      | k.A.               | 29.900    | Anhänger-Stabilisierung  | 550   | 490/-   |
| <b>Hyundai H350 (L2H1)</b>         | 2,5 CRDi (110/)         | 1.267-1.282   | 1.850/2.240                   | 3.000                      | k.A.               | 30.980    | k.A.   |   | Kabelvorrüstung (50)  |
| <b>MAN TGE</b>                     | 2,0 l (103/140)         | 1.469-724   | 1.800/2.100                   | 3.000                      | 6.000              |           | Gespannstabilisierung  |   |   |
| <b>Mercedes Sprinter (L1H1)</b>    | 311 CDI (84/114)        | 1.310-1.450   | k.A.                          | 2.000                      | 5.500              | 34.700    | Achslängs-beschleunigungssensor, Load-Adaptive-Control (LAC), Trailer Stability Assist   | 748   | 567/762/Querträger für Anhängerkupplung (348); Maulkupplung ((243); für erhöhte Anhängelast (>3,5 t /1.289); Kugelkopf fest für erhöhte Anhängelast (1.190) |
| <b>Opel Movano (L1H1)</b>          | 2,3 CDTI (81/110)       | 1.609-1.581   | k.A.                          | 2.500                      | k.A.               | 28.131    | Anhängerstabilisierung   | 590   | 450 (für Anhängelast bis 2,5 t Einzelbereifung/3,0 t Doppelbereifung) oder Teil des Profipakets (855)   |
| <b>Peugeot Boxer 335 (L1H1)</b>    | 2,0 l Blue HDi (96/130) | 1.535   | 1.850/2.000                   | 2.500                      | 6.000              | 31.150    | k.A.   | 550 (ab Pro)  | 620/740   |
| <b>Renault Master 3,5 t (L1H1)</b> | dCi 110 (81/110)        | 1.532   | 1.850/2.100                   | 2.500                      | 6.000              | 28.120    | Anhängerstabilisierung   | 650   | 490/-   |
| <b>VW Crafter 35</b>               | 2,0 l TDI (103/140)     | 1.469-766   | 1.800/2.100                   | 3.000                      | 6.000              | 33.071    | Gespannstabilisierung bei Bestellung Anhängerkupplung/ Anhängerrangierassistent "Trailer Assist" (250); plus Parkpilot im Front- und Heckbereich (870); plus aktivem Flankenschutz (1.150); plus Parklenkassistent und Parkpilot mit aktivem Flankenschutz (1.320) | 660/Vorbereitung Tachograf mit Vorbereitung Unfalldatenspeicher (350) | 615/770/Vorbereitung für Anhängervorrichtung mit Kabelsatz, Steckdose, Steuergerät und Anhängelock (510); ohne Anhängelock (205)                            |