



 Analyse  
SEITEN 4-9

Know-how  
SEITEN 10-17

Daten & Zahlen  
SEITEN 18-63



**Gerhard Grünig,**  
Chefredakteur der VerkehrsRundschau  
gerhard.gruenig@tecvia.com

# Der Weg führt weiter nach unten

# TÜV REPORT

## NUTZFAHRZEUGE 2025

Es gibt im Deutschen ein Sprichwort: „Wenn du denkst, es geht nicht mehr, kommt von irgendwo ein Lichtlein her.“ Auf dieses Licht warte ich jetzt seit mehreren Jahren. Fakt ist leider, dass der technische Zustand unserer Nutzfahrzeuge immer schlechter wird! Wer die Zahlenwerke des aktuellen TÜV-Reports studiert – und ich bin mir sicher, das tun viele, vor allem die Fahrzeughersteller –, kann den Negativ-Trend nicht verleugnen.

Über alle Alters- und Tonnagegruppen schaffen immer weniger die HU im ersten Anlauf ohne Mängel. Immer mehr fallen mit „erheblichen Mängeln“ durch und auch die Zahl der „gefährlichen Mängel“ steigt an. Hätte es eine signifikante Verschärfung des sogenannten Mangelbaums gegeben, könnte man sich die weiter verschlechterten Ergebnisse wenigstens erklären. Gab es aber in dem Maße nicht. Also bleiben nur zwei Erklärungen: Entweder werden die Fahrzeuge immer schlechter oder die Halter vernachlässigen die Wartung und Pflege immer mehr – oder beides. An steigenden Laufleistungen, die das Plus an Mängeln erklären könnten, liegt es auf jeden Fall nicht. Die sind im direkten Vergleich gesunken. Es wird also tendenziell wenig gefahren und ganz offensichtlich noch weniger repariert.

Das eine mag das andere erklären. Transportunternehmer und Handwerker haben weniger Aufträge und fahren damit weniger. Wer weniger Aufträge hat, spart. In dem Fall wohl an Service und Wartung. Ganz offensichtlich sparen auch die Hersteller. An haltbareren Lösungen, die sie in ihren Fahrzeugen verbauen, und wahrscheinlich auch in den Werkstätten. Denn je weniger man bei Full-Service-Verträgen abarbeitet, desto mehr wandert in die eigene Kasse. Ich habe so etwas schon mehrfach geschrieben und nie hat sich ein OEM beschwert. Also scheine ich wohl recht zu haben. Schade, denn das ist Sparen auf Kosten der Sicherheit. ■■■

# 20,4 %

aller Nutzfahrzeuge fallen mit sogenannten „erheblichen“ oder „gefährlichen Mängeln“ durch die Hauptuntersuchung der deutschen TÜV.

### IMPRESSUM

Verlag Heinrich Vogel  
Tecvia Media GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München  
Handelsregister: Amtsgericht München HRB 280256  
Geschäftsführer: Peter Lehnert  
Chefredakteur: (V. i. S. d. P.) Gerhard Grünig  
Redaktion: C. Bonk, M. Eder, G. Jacobi, P.-J. Ersing  
Herausgeber: TÜV-Verband e. V.  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied Dr. Joachim Bühler,  
Friedrichstraße 136, 10117 Berlin, www.tuev-verband.de  
Beirat TÜV-Report Nutzfahrzeuge: Christian Egger  
(TÜV SÜD), Michaela Figer (TÜV Rheinland), Mathias  
Gleichmann (TÜV NORD), Richard Goebelt (TÜV-Verband),

Andreas Neumann (TÜV Thüringen), Frank Schneider  
(TÜV-Verband), Peter Schnoor (TÜV Hessen),  
Maurice Shahd (TÜV-Verband)  
Datenmanagement: Alexandra Schulze  
(TÜV-Verband), David Schmeuß (Digital Consultant)  
Projektkoordination: Manuel Eder,  
Franziska Huber (Corporate Publishing TECVIA)  
Grafik/Layout: Michaela Fischer  
Gesamtleitung Sales: Andrea Volz (verantwortlich)  
089/203043-2124  
Druck: F&W Druck- und Medientcenter GmbH,  
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigen-Preisliste Nr. 67 vom 01.01.2025.  
Nachdruck und Vervielfältigungen, Manuskripte: Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Für mit Namen gekennzeichnete Beiträge ist der Autor verantwortlich. Der Verlag übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte. Für die Herstellung des „TÜV-Report Nutzfahrzeuge“ verwenden wir chlorfreies Papier.

Fotos: VR

## ANALYSE

- 04 Schlaglichter des Reports 2025**  
Ergebnisse und Erkenntnisse des TÜV-Reports Nutzfahrzeuge 2025 auf einen Blick.
- 06 Im Gespräch**  
Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer TÜV-Verband e. V., über Mängel schwerer Nutzfahrzeuge, das Problem mit dem Licht und Hindernisse beim Umstieg auf E-Mobilität.
- 08 Wir fahren auf Verschleiß**  
Analyse: Immer mehr Nutzfahrzeuge fallen wegen „erheblicher Mängel“ durch die HU.

## KNOW-HOW

- 10 HU: Mit der Zeit gehen**  
Eine Analyse des Status quo und ein Blick in die mögliche Zukunft der HU.
- 12 Fahrerlaubnis: Ein Leben lang lernen**  
Das Thema Kosten für die Fahrerlaubnis ist in der Klasse C/CE relevant, eine Lösung jedoch schwierig.
- 14 E-Antrieb: Umstieg in Sicht?**  
Der Hochlauf der E-Mobilität geht langsam. Ein Grund: Die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge.
- 16 Autonomes Fahren: Es geht auch ohne Fahrer**  
Bereits heute fahren die ersten Lkw autonom im öffentlichen Verkehr – die Technik hat Potenzial.

## DATEN & ZAHLEN

- 18 Die Mängelstatistik bis 3,5 t auf einen Blick
- 36 Renault Master
- 36 Renault Traffic
- 38 Toyota Proace
- 38 VW Transporter
- 38 VW Crafter
- City Vans**
- 20 Citroën Berlingo
- 20 Dacia Dokker
- 22 Fiat Doblò Cargo
- 22 Ford Transit/Tourneo
- 22 Ford Transit Connect
- 24 Mercedes-Benz Citan
- 24 Opel Combo
- 24 Peugeot Partner
- 26 Renault Kangoo
- 26 Streetscooter
- 26 VW Caddy
- Pick-ups**
- 40 Fiat Fullback
- 40 Ford Ranger
- 42 Mitsubishi L200
- 42 Nissan Navara
- 42 VW Amarok
- Die HU-Statistik nach Lkw-Herstellern**
- 44 DAF
- 46 Iveco
- 48 MAN
- 50 Mercedes-Benz
- 52 Scania
- 54 Volvo
- Die HU-Statistik nach Gewichtsklassen**
- 56 Lkw 3,5 bis < 7,5 Tonnen
- 58 Lkw 7,5 bis 18 Tonnen
- 60 Lkw über 18 Tonnen
- 62 Anhänger und Auflieger

Herausgeber des TÜV-Reports Nutzfahrzeuge ist der TÜV-Verband e. V., die Interessenvertretung der Technischen Überwachungsvereine mit Sitz in Berlin und Brüssel. Der Verband repräsentiert die TÜV-Unternehmen in Deutschland und weitere Mitglieder, die unabhängige Prüfdienstleistungen erbringen.



## 2.308.731

**Hauptuntersuchungen** bei Nutzfahrzeugen haben die TÜV-Organisationen in den Jahren 2023 und 2024 (Berichtsjahr 2025) durchgeführt, nach 2,1 Millionen im Berichtsjahr 2023 und 1,9 Millionen in 2021.

## 3,8 Millionen ...

... Nutzfahrzeuge rollen laut Kraftfahrt-Bundesamt über Deutschlands Straßen. Im direkten Vergleich zum Berichtsjahr 2023 ist ein Trend zu höheren Beanstandungsquoten und zu sinkender Mängelfreiheit zu registrieren.

(Mehr Details: Seiten 18-19)

## 84,3 Prozent ...

... aller einjährigen Nutzfahrzeuge sind bei der HU mängelfrei geblieben. Im Berichtsjahr 2023 waren es noch 85,1 Prozent.

## 7,1 Prozent

Auf den Top-Drei-Plätzen der **häufigsten Mängel bei fünfjährigen Fahrzeugen** hält die Beleuchtung hinten mit 7,1 Prozent den Spitzenplatz, gefolgt vom Abblendlicht mit 4,3 Prozent und Ölverlust mit 4,2 Prozent. Keine guten Nachrichten für die Verkehrssicherheit und die Umwelt.

(Mehr Details: Tabelle Seite 9 oben)

### Negativer Trend bei der EM-Quote.

Die **EM-Quote** gibt an, wie viele Nutzfahrzeuge über die Gesamtzahl von rund 2,3 Millionen Prüfungen mit „erheblichen Mängeln“ durchfallen. Die Quote verschlechtert sich von 18,9 Prozent (2023) auf 19,5 Prozent (2025).

## 73,9 Prozent

Die **gezogenen Einheiten** präsentieren sich bei den Mängel-Daten positiv. 73,9 Prozent aller Anhänger über 3,5 t absolvieren die HU ohne Mängel.

(Mehr Details: Seiten 62-63)

## 21,3 %

Die **schweren Lkw über 18 Tonnen** Gesamtgewicht bereiten Sorge: Zum ersten Mal liegt die Mängelquote der erheblichen Mängel mit 21,3 Prozent im TÜV-Report 2025 in dieser Klasse höher als bei den Leichtgewichten bis 3,5 Tonnen (20,5 Prozent).

2023 **13,6 %**

2025 **16,1 %**

Auffällig ist die **Gewichtsklasse 7,5 bis ≤ 18 Tonnen**: Hier steigt die Quote der erheblichen Mängel besonders kräftig an, von 13,6 Prozent auf 16,1 Prozent. (Mehr Details: Seiten 56-59)

### Die Laufleistungen sinken

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
2021 Laufleistung (in Tkm)	57	66	138	127	179
2023 Laufleistung (in Tkm)	54	61	133	121	175
2025 Laufleistung (in Tkm)	53	57	113	109	157

Die HU protokolliert auch die Kilometerstände der zur Prüfung vorgeführten Fahrzeuge. Die Tabelle zeigt die **Laufleistung** aller Nutzfahrzeuge je nach Fahrzeugalter (in Tkm). Die Laufleistung sinkt in allen Altersklassen seit dem Berichtsjahr 2021.

# „Wir haben eine neue Problemklasse“

Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer des TÜV-Verbands, über Mängel schwerer Nutzfahrzeuge, das Problem mit dem Licht und Hindernisse beim Umstieg auf E-Mobilität.

## Herr Bühler, wie schneiden die Nutzfahrzeuge im TÜV-Report 2025 bei der technischen Sicherheit ab?

Nach weitgehend stabilen Ergebnissen im letzten Report vor zwei Jahren haben sich die Werte jetzt verschlechtert: 20,4 Prozent aller Nutzfahrzeuge sind in den Jahren 2023/2024 mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln bei der Hauptuntersuchung durchgefallen – immerhin eine Verschlechterung um 0,8 Punkte. Einen so deutlichen Anstieg der Mängelquote hatten wir bisher noch nicht. Und wir haben eine neue Problemklasse.

## Welche ist die neue Problemklasse?

Schwere Lkw ab 18 Tonnen schneiden mit einer Mängelquote von 21,9 Prozent erstmals schlechter ab als die Kleintransporter bis 3,5 Tonnen mit 21,5 Prozent. Die leichten Transporter werden bei Lieferdiensten und Handwerkern auf Kurz- und Mittelstrecken, viele im Stop-and-go-Betrieb, stark beansprucht. Da verwundern zahlreiche Mängel nicht. Schwere Lkw sind auf Langstrecken unterwegs, werden tendenziell besser gewartet und häufiger geprüft. Trotzdem hat sich die Mängelquote um zwei Prozentpunkte verschlechtert.



Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer des TÜV-Verbands e. V. in Berlin.

Foto: TÜV-Verband e. V.

## Woran liegt das schlechte Abschneiden der schweren Lkw?

Da kommt einiges zusammen. Das Durchschnittsalter der Lkw steigt, Sattelzüge und schwere Brummis werden länger gefahren. Das spricht einerseits für eine höhere Langlebigkeit. Andererseits beobachten wir eine Investitionszurückhaltung bei Speditionen und Betreibern von Fuhrparks – die Neuzulassungen von Lkw größer 3,5 Tonnen waren im vergangenen Jahr rückläufig. Jeder neue Lkw ersetzt in der Regel einen älteren, der anfälliger für Mängel und Reparaturen ist.

## Ist die schwache Wirtschaftslage der Grund für die schleppenden Investitionen?

Das ist sicher ein Grund. Der Wettbewerbsdruck in Europa ist nach wie vor hoch, die Konjunktur lahm. Hinzu kommt: Die Antriebswende führt zu Unsicherheit in der Transportbranche. Während sich bei Pkw die Anschaffungspreise angleichen, sind die Unterschiede bei Lkw zwischen Verbrennern und vergleichbaren E-Modellen noch sehr hoch. Das Angebot ist zwar vorhanden, aber noch nicht so breit. Entscheidend ist allerdings, wie wirtschaftlich E-Nutzfahrzeuge im laufenden Betrieb sind. Das ist für viele Unternehmen schwer einzuschätzen. Ein weiterer Faktor: die Ladeinfrastruktur.

## Für Pkw gilt die Ladeinfrastruktur in Deutschland inzwischen als gut.

Das sieht für E-Lkw noch etwas anders aus. Zunächst müssen Fuhrparkbetreiber

### Vita

Dr. Joachim Bühler ist seit 2017 Geschäftsführer des TÜV-Verbands e. V. Berlin. Der promovierte Politikwissenschaftler war zuvor beim Digitalverband Bitkom in der Geschäftsleitung für Politik, Wirtschaft und Technologien verantwortlich. Bühler startete seine berufliche Laufbahn als wissenschaftlicher Mitarbeiter und persönlicher Referent für einen Bundestagsabgeordneten. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt in Berlin.

in eine eigene Infrastruktur investieren, um ihre Fahrzeuge zu laden. Und es muss ein Schnellladesystem entlang der Autobahnen geben. Eine entsprechende Ausschreibung für den Aufbau von Megawattladern entlang der Autobahnen läuft. Es wird aber noch einige Jahre dauern, bis das Netz steht. Hier brauchen wir mehr Tempo.

## Was kann die Politik noch tun, um die Antriebswende bei Nutzfahrzeugen zu fördern?

Eine stärkere bundesweite Förderung wäre gut. Derzeit gibt es nur einige Landesprogramme und komplizierte EU-Programme. Sehr wichtig ist aus unserer Sicht, auf EU-Ebene weiterhin emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge von Maut- und Benutzungsgebühren zu befreien. Europaparlament und Europäischer Rat müssen das schnell entscheiden, sonst läuft die entsprechende Ausnahmeregelung aus. Planungssicherheit hat die Transportbranche derzeit nicht.

## Zurück zum TÜV-Report. Gibt es Hinweise, wie elektrobetriebene Nutzfahrzeuge bei der HU abschneiden?

Für belastbare Aussagen ist die Zahl der Prüfungen noch zu gering. Aus dem Pkw-Bereich wissen wir, dass es bei Elektrofahrzeugen häufig Mängel an den Bremsen gibt, weil diese wegen der Energierückgewinnung, der Rekuperation, zu wenig beansprucht werden. Und bei einigen Modellen leiden die Achsaufhängungen aufgrund des hohen Gewichts der Antriebsbatterien. Das werden wir uns auch bei Nutzfahrzeugen genau ansehen.

## Welche Mängel treten generell besonders häufig auf?

Mit dem Fahrzeugalter nehmen Mängel an den Achsaufhängungen zu. Schon nach fünf bis sechs Jahren wird Ölverlust ein Thema. Austretendes Öl belastet die Umwelt und wirkt bei einem Unfall oder Defekt brandbeschleunigend. Der Klassiker

„Einen so deutlichen Anstieg der Mängelquote hatten wir bisher noch nicht.“

DR. JOACHIM BÜHLER, GESCHÄFTSFÜHRER TÜV-VERBAND E. V.

sind Mängel an der Beleuchtung, vor allem der hinteren. Sichtbarkeit ist enorm wichtig für die Verkehrssicherheit. Da diese Mängel leicht zu erkennen sind, gilt es, das Bewusstsein dafür bei Haltern und Fahrern zu schärfen.

## Wie kann das gelingen?

Es gibt schon seit Jahrzehnten die Aktion „Licht-Test“ für Pkw im Oktober, an der auch die TÜV-Organisationen teilnehmen. Ähnliches könnten wir mit Werkstätten, Branchenverbänden und anderen Stakeholdern für Nutzfahrzeuge auf die Beine stellen. Ziel könnte sein, Beleuchtungsmängel bis zum nächsten Report um die Hälfte zu reduzieren. Das ist gut für die Sicherheit und erspart den Haltern die Nachprüfung.

## Wie steht es um die elektronischen und digitalen Systeme von Lkw?

Assistenzsysteme sind heute essenziell für die Verkehrssicherheit. Notbremsassistenten verhindern oder lindern die verheerenden Auffahrunfälle an Stau-Enden, Abbiegeassistenten schützen Radfahrer und Fußgänger an Kreuzungen und Müdigkeitswarner helfen gegen den berüchtigten Sekundenschlaf. Die Prüforganisationen müssen in der Lage sein, Funktion und Wirkung dieser Systeme über die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge zu prüfen.

## Ist das bisher nicht der Fall?

Nur zum Teil. Mit dem HU-Adapter bekommen wir Zugang zur Bordelektronik von Lkw und Anhängern. Allerdings haben wir keinen Zugriff auf alle sicherheitsrelevanten Daten, um zum Beispiel die Wirkung von Assistenzsystemen oder den Zustand der Antriebsbatterie bei E-Lkw beurteilen zu können. Hier muss der Gesetzgeber dringend handeln, damit wir auf dem Weg zur Realisierung der „Vision Zero“ mit null Verkehrstoten vorankommen. ■■■

# Wir fahren auf Verschleiß

Deutlich mehr Nutzfahrzeuge fallen bei der Hauptuntersuchung durch. Neues Sorgenkind: schwere Lkw.

Nutzfahrzeuge Gesamt	
Anzahl HU aller Nfz	2.308.731
EM <sup>1</sup> -Quote aller Nfz	19,5 %
VM <sup>2</sup> -Quote aller Nfz	0,9 %
EM-Quote nach Gewichtsklasse	
< 3,5 t	20,5 %
3,5 t bis < 7,5 t	19,0 %
7,5 t bis ≤ 18 t	16,1 %
> 18 t	21,3 %
VM-Quote nach Gewichtsklasse	
< 3,5 t	1,0 %
3,5 t bis < 7,5 t	1,0 %
7,5 t bis ≤ 18 t	0,4 %
> 18 t	0,6 %
EM/VM-Quote nach Gewichtsklasse	
< 3,5 t	21,5 %
3,5 t bis < 7,5 t	20,0 %
7,5 t bis ≤ 18 t	16,5 %
> 18 t	21,9 %

<sup>1</sup>EM = erhebliche Mängel  
<sup>2</sup>VM = gefährliche Mängel

Im Berichtszeitraum des TÜV-Reports Nutzfahrzeuge 2025, den Kalenderjahren 2023 und 2024, wurden von den TÜV-Organisationen in Deutschland rund 2,3 Millionen Hauptuntersuchungen (HU) an leichten und schweren Vans, Transportern und Lkw durchgeführt. Das ist eine Steigerung gegenüber dem Report 2023 um acht Prozent. Das dokumentiert zum einen, dass immer mehr Kunden den Dienstleistungen der TÜV vertrauen. Zum anderen ist es ein Beleg für die valide Datenbasis. Beurteilt wurden ausschließlich Modelle und Hersteller, die in den einzelnen Betrachtungszeiträumen (Jahrgängen) mit so vielen Fahrzeugen bei der HU vertreten waren, dass eine statistisch gesicherte Aussage möglich war – der Grund, warum zum Beispiel Hersteller wie Renault Trucks oder Ford Trucks nicht einzeln ausgewiesen werden.

Leider zeigt sich beim Vergleich der Zahlen der Reporte 2021, 2023 und 2025 ein negativer Trend. Zieht man als Basis für

eine generelle Beurteilung der Ergebnisse die sogenannte EM/VM-Quote heran – also den Anteil der Fahrzeuge, die mit „erheblichen“ oder „gefährlichen Mängeln“ die HU nicht bestehen –, so wird diese über den Vergleichszeitraum, nach einer minimalen Verbesserung vor zwei Jahren, jetzt wieder schlechter! Lag sie 2023 bei 19,6 Prozent (2021: 19,7 Prozent), so ist sie jetzt auf 20,4 Prozent gestiegen. Bei erheblichen Mängeln sind vier Wochen Zeit für die Behebung des Mangels, bei einem gefährlichen Mangel führt der Weg direkt in die Werkstatt.

Wieder sind es die leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen, die zu einer Verschlechterung der EM/VM-Quote beitragen (siehe Tabelle links). Auffällig ist in diesem Jahr, dass auch die schweren Nutzfahrzeuge über 18 Tonnen Gesamtgewicht nach unten abrutschen – und zum ersten Mal eine schlechtere Quote aufweisen als die Leichtgewichte: 21,9 Prozent zu 21,5 Prozent. Generell lässt sich

Nfz-Übersicht alle Fahrzeuge (Werte in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	53	57	113	109	157	148	170	170	178	173
Ohne Mängel	84,3	80,6	75,3	72,4	67,9	66,2	62,4	61,1	57,7	55,9
Geringe Mängel	6,1	8	9,8	11	12,7	13,2	14,6	14,8	16,1	15,7
Erhebliche Mängel	9,4	11,2	14,6	16,2	18,8	19,9	22	22,9	24,8	26,9
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,3	0,5	0,6	0,7	1	1,1	1,3	1,4
Abblendlicht	2,2	2,7	3,3	3,7	4,3	4,4	5	4,8	5,7	6
Beleuchtung vorn	1	1,2	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8	1,7	1,8	1,8
Beleuchtung hinten	2,7	3	4,5	5,2	7,1	7,6	9,3	9,6	11,5	12,2
Blinker/Warn blinker	1,2	1	1,7	1,5	2,2	2,1	2,6	2,6	3,1	3,3
Achsaufhängung	0,3	0,6	0,9	1,1	1,5	2,2	2,7	3,4	4	5,3
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,3	0,6	1	1,4	1,9	2,3	2,9	3,1	3,5
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Lenkanlage	0,1	0,1	0,3	0,3	0,5	0,5	0,7	0,7	0,9	1,1
Lenkgelenke	0,2	0,4	0,9	1	1,6	1,6	2,3	2,6	3,6	4,2
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,2	0,6	0,3	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,8
Ölverlust Motor/Antrieb	0,9	1,4	2	3,1	4,2	4,8	6	6,1	7,3	7,6
Motormanagement/AU	0,8	1	1,6	2	2,8	3	3,7	2,9	3	3
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	0,6	1,3	1,7	2,5
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,3	0,4	0,6	0,6	0,9	0,9	1,1	1,1
Funktion der Feststellbremse	0,3	0,4	0,5	0,9	0,9	1,1	1,5	1,5	2	2,1
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,1	0,4	0,5	1,3	1,6	2,5
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	0,5	1	1,4	2,4	2,5	2,7	2,9	3,2	3,4	3,7

bremsanlage von 0,7 Prozent (2023) auf 0,6 Prozent (2025) leicht gesunken sind. Das mag vor allem bei den schweren Lkw an der Sicherheitsprüfung liegen, bei der besonders sicherheitsrelevante Komponenten zwischen den HU-Terminen untersucht werden.

Über die Gründe dieser schlechten Ergebnisse kann man trefflich spekulieren.

Ganz sicher ist aber die Wettbewerbssituation auf dem deutschen und europäischen Transportmarkt ein wesentlicher Grund dafür. Wer mit Sozialdumping und stark subventionierten Dieselpreisen osteuropäischer Frachtführer konkurrieren muss, sucht sein Heil in der Kosteneinsparung – selbst wenn auf Kosten der Verkehrssicherheit bei der Wartung und Pflege der Lkw gespart wird. ■■■

aus den aktuellen Ergebnissen kaum eine gute Botschaft ableiten. Lag die Gewichtsklasse 7,5 bis 18 Tonnen im Berichtszeitraum des letzten TÜV-Reports noch bei 13,8 Prozent EM/VM-Quote, liegt sie inzwischen bei 16,5 Prozent.

Selbst wenn man sich von den erheblichen Mängeln löst und die mängelfreien Hauptuntersuchungen betrachtet, gibt es keinen Grund zur Freude. Denn auch diese Quote sinkt. Schafften im TÜV-Report 2023 noch 85,1 Prozent der Einjährigen ein makelloses Ergebnis, so sind es 2025 nur noch 84,3 Prozent. Noch düsterer wird es bei den Fünfjährigen: Da fällt die Quote von 70,8 auf 67,9 Prozent – eine generelle Verschlechterung um fast vier Punkte. Es gibt eine einzige positive Botschaft: Die Quote der Fahrzeuge, die sich mit nur geringen Mängeln zu einer bestandenen HU retten, steigt von 11,6 Prozent (2023) auf 12,7 Prozent (2025). Und mit viel Wohlwollen lässt sich interpretieren, dass die Mängel im Bereich der Funktion der Betriebs-

Nfz-Übersicht Fahrzeuge ≥ 7,5 t (Werte in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	73	143	209	267	312
Ohne Mängel	87,2	78,6	74,7	70,3	67,3
Geringe Mängel	5,4	8,5	9,9	11,3	13,1
Erhebliche Mängel	7,3	12,7	15,1	18,1	19,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3
Abblendlicht	1,2	2	2,8	3,4	3,5
Beleuchtung vorn	0,8	1,3	1,6	1,6	1,7
Beleuchtung hinten	2	3,8	4,7	5,5	6,2
Blinker/Warn blinker	0,7	0,9	1,4	1,8	2
Achsaufhängung	0,2	0,7	1,2	1,4	1,5
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,5	0,8	1,2	1,7
Antriebswellen	0	0	0	0	0
Lenkanlage	0,2	0,4	0,6	1	1,1
Lenkgelenke	0,2	1,1	1,9	2,8	3,4
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,7	1	0,9	1,1
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6	1,1	1,6	2,9	4,3
Motormanagement/AU	0,6	0,9	1,2	1,7	2,6
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	0,2
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,3	0,6	0,8
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,2	0,3
Bremsleitungen	0	0,1	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,6	0,9

Foto: Toyota



# HU: Mit der Zeit gehen

Die Fahrzeugtechnik entwickelt sich mit Blick auf Assistenzsysteme, Digitalisierung und E-Mobilität dramatisch schnell. Die Hauptuntersuchung (HU) muss hier Schritt halten. Eine Analyse des Status quo und ein Blick in die mögliche Zukunft der HU.

Notbremsassistent, Spurhalteassistent, Ereignisdatenspeicher oder Müdigkeitswarner: Diese und weitere Fahrassistenzsysteme (FAS) sind seit dem Jahr 2024 für neue Lkw Pflicht. Nicht verpflichtend ist dagegen eine echte Funktions- und Wirkungsprüfung bei der Hauptuntersuchung, um sicherzustellen, dass die Systeme einwandfrei arbeiten. „Die Fahrer vertrauen auf eine fehlerfreie Funktion der Assistenzsysteme und erwarten, dass sie bei ihren Fahraufgaben entlastet werden“, sagt Richard Goebelt, Leiter des Fachbereichs Fahrzeug und Mobilität im TÜV-Verband. „Deshalb müssen wir gewährleisten, dass die Systeme über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs in ihrer Funktion und Wirkung erhalten bleiben. Das erreichen wir nur mit einer regelmäßigen unabhängigen Prüfung.“

Experten sind sich einig, dass die Prüfvorgaben für Fahrassistenzsysteme bei der HU ausgeweitet werden müssen. „Bei den wiederkehrenden Prüfungen muss man sich stärker auf Funktion und Wirkung der Assistenzsysteme konzentrieren



und nicht nur auf eine Sichtprüfung und das Auslesen des Fehlerspeichers“, betont Goebelt. Aktuelle Untersuchungen und Marktbeobachtungen zeigen, dass zum Beispiel verschleißende oder verstellte Sensoren die Funktionen von FAS beeinflussen können, ohne dass die Eigendiagnose des Fahrzeugs dies erkennt.

## Neue Vorgaben bis 2030 spruchreif

Goebelt verweist auf die Expertise der Fahrzeug Systemdaten (FSD) GmbH in Dresden. Dort werden aktuell verschiedene Konzepte erarbeitet – von der elektronischen Prüfung mit Zugang zu relevanten Daten bis zur Überprüfung der Konformität und Integrität der Software als elementarer Bestandteil der Fahrzeugsysteme. Um den Zeit- und Kostenrahmen einer HU nicht zu sprengen, sei vorstellbar, mit Algorithmen für dynamische

und szenarienbasierte Prüfungen die Funktion und Wirkungsfähigkeit der FAS neben statischen Prüftechnologien für Sensorik und Systeme zu simulieren und zu testen. „So könnten wir Fahrsituationen prüfen und auf wenig praxistaugliche Fahrtests während der HU verzichten“, sagt Goebelt. Bis zur finalen Festlegung müssten weitere Fragen geklärt werden. Laut Goebelt müssten unter anderem noch Kalibrier- oder Eichvorschriften sowie die Akkreditierungsanforderung erarbeitet werden.

## Zugang zu Fahrzeugdaten

Zunächst würde es um die Assistenzsysteme gehen, die gemäß den Vorgaben für die Typgenehmigung verpflichtend im Fahrzeug zu verbauen sind. Goebelt hält es für unerlässlich, dass die Daten vom Fahrzeughersteller zur Verfügung gestellt werden müssen: „Das fordern wir schon seit Jahren, um genau diese Prüfungen durchführen zu können.“ Eine weitere Forderung betrifft die offene Schnittstelle für die Onboard-Diagnose (OBD). Nahezu alle Hersteller schränken den Zugang ein und berufen sich dabei auf Sicherheitsbedenken. „Wir benötigen allerdings die entsprechenden Zugangszertifikate, die uns die Hersteller kostenfrei zur Verfügung stellen müssen.“ Goebelt beruft sich dabei auf die hoheitliche Aufgabe der Fahrzeugprüfung. Bezogen auf das Alter der zu prüfenden Fahrzeuge spricht er von einer Stichtagsregelung, ab welchem Baujahr und ab welchem Zulassungsdatum die Überprüfung erfolgen kann. Aus seiner Sicht orientiert sie sich am Inkrafttreten der Allgemeinen Sicherheitsverordnung, die den verpflichtenden Verbau bestimmter Fahrassistenzsysteme in der EU für verschiedene Fahrzeugklassen vorsieht.

## Kein einheitlicher EU-Standard

Ungeachtet der Herstellerthematik wird es aller Voraussicht nach auch künftig kein einheitliches Prüfniveau in allen EU-Mitgliedstaaten bei der HU geben, da aus der entsprechenden EU-Richtlinie nur Mindestanforderungen in den Mitgliedstaaten resultieren. Die nationalen Prüfanforderungen können aber über diese hinausgehen. Laut Richard Goebelt liegen die Vorgaben für die HU in Deutschland derzeit über den EU-Anforderungen, was auch in Zukunft so bleiben sollte: „Ich kann im Interesse der Verkehrssicherheit



Foto: Tobias Koch

„Ich kann im Interesse der Verkehrssicherheit nur empfehlen, den Maßstab bei der HU höher zu setzen als die EU-Mindestanforderungen!“

RICHARD GOEBELT,  
LEITER DES FACHBEREICHS FAHRZEUG UND  
MOBILITÄT IM TÜV-VERBAND

nur empfehlen, den Maßstab bei der HU höher anzusetzen als die EU-Mindestanforderungen.“

## Diskussion um jährliche HU

Zum Thema jährliche HU für über zehnjährige Pkw meint der Experte: „Das ist eine politische Diskussion vor dem Hintergrund der Verkehrstotenzahlen. Die EU hat sich das Ziel gesetzt, diese in Richtung null zu reduzieren.“ In sehr vielen

EU-Mitgliedstaaten finden bereits jetzt jährliche Hauptuntersuchungen bei älteren Fahrzeugen statt. Goebelt: „Wir können als Sachverständige nur festhalten, dass bei älteren Pkw ab zehn Jahren der Anteil der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln rapide ansteigt. Jetzt muss man sehen, ob man den Zusammenhang zwischen technischen Mängeln und der Verursachung von Verkehrsunfällen herleiten kann.“ Für den Bereich der Nutzfahrzeuge sei die Diskussion ohnehin nicht relevant, da hier deutlich engmaschiger geprüft werde.

## E-Antrieb: Sichtprüfung reicht nicht

Die Prüfung von E-Mobilität in der HU wird ebenfalls erweitert werden, auch wenn diese bei Nutzfahrzeugen erst langsam Fahrt aufnimmt. „Auf was wir achten müssen“, so Goebelt, „sind beschädigte Verkapselungen bei Hochvolt-Batterien. Da haben wir aktuell nur eine Sichtprüfung. Momentan gehen wir nicht tief in die Prüfung der Batterien und führen auch keine Isolationsmessung durch, was jedoch nötig wäre.“ Er ist sicher, dass eine Sichtprüfung nicht ausreichend ist. Auch hier sind Daten der Hersteller nötig, etwa über das Batterie-Management-System. „Die Informationen müssen wir ebenfalls über die OBD-Schnittstelle auslesen können“, sagt Goebelt. Welche Daten das konkret sind, hat der TÜV-Verband in einem Positionspapier beschrieben. „Auch beim Thema Softwareversion – ein Batterie-Management-System kann Änderungen im Lebenszyklus unterliegen – fehlen uns Informationen.“ Das wäre vor allem im Hinblick auf Manipulationsversuche und Hochvoltsicherheitsaspekte dringend erforderlich. ■■■



Fotos: Burgdorf/Grünig



Foto: DAF

# Fahrerlaubnis: Ein Leben lang lernen

Aktuell wird über Führerscheinkosten und Nichtbestehensquoten bei der Fahrausbildung diskutiert. In der Klasse C/CE scheint die Motivation hoch, denn es fallen wenige durch. Das Thema Kosten für die Fahrerlaubnis ist aber auch für Berufseinsteiger durchaus relevant, eine Lösung jedoch schwierig.

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hat mit seiner Ankündigung, die geplante Novelle der Fahrerlaubnis-Ausbildungsverordnung nachschärfen zu wollen, für Aufmerksamkeit gesorgt. Vor allem der Pkw-Führerschein soll billiger werden. Doch sowohl bei den Führerscheinen der Klasse B als auch bei den Fahrerlaubnisklassen C/CE dürfte das nicht ganz einfach werden. „Es gibt nicht nur eine Stellschraube, an der man drehen müsste, damit die Fahrausbildung günstiger wird“, sagt Fani Zaneta, Referentin für Verkehrssicherheit beim TÜV-Verband. „Ich glaube, hier werden Erwartungen geweckt, die nur schwer zu erfüllen sind.“

**Bis zu 8.000 Euro für den CE-Schein**  
Je nach Fahrschule und Vorerfahrung belaufen sich die Kosten für eine CE-Fahrerlaubnis auf 3.000 bis 5.000 Euro. Hinzu kommen Kosten für 140 Stunden Theorie und die IHK-Prüfung bei einer beschleunigten Grundausbildung im Rahmen der Berufskraftfahrer-Qualifikation in Höhe von 1.500 bis 3.000 Euro. „Das wird meines Erachtens auch nicht wesentlich günstiger“, sagt die Verkehrssicherheitsexpertin. „Inflation sowie hohe Wartungs- und Personalkosten seitens der Fahrschulen lassen sich kaum beeinflussen. Nicht zu vergessen: hohe Anforderungen an die Fahrschulen, um die staatlichen Erfordernisse der

„Die Hoffnung auf eine günstigere Fahrausbildung ist verständlich, aber nicht einfach zu verwirklichen.“

FANI ZANETA, REFERENTIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT BEIM TÜV-VERBAND

Ausbildung überhaupt erfüllen zu können.“ Zaneta denkt dabei an moderne Lkw mit aktuellen Fahrassistenzsystemen, die inzwischen vorgeschrieben sind. „Außer-

dem wird die Fahrausbildung und damit die Prüfung eher umfangreicher und anspruchsvoller, weil auch der Verkehr immer komplexer wird.“

Hohe Nichtbestehensquoten mit kostenintensiven Nachschulungen sind beim Lkw-Führerschein jedenfalls die Ausnahme. Während die Durchfallquoten bei den Pkw-Führerscheinen in den vergangenen 15 Jahren kräftig gestiegen sind, lagen sie im Jahr 2024 in der C-Klasse bei stabil niedrigen 19,4 Prozent in der Theorie und 15,6 Prozent in der Praxis. „Im Bereich der Nutzfahrzeugklassen sehen wir beim Thema Nichtbestehen kein größeres Problem“, sagt Zaneta. „Das hängt vor allem mit der Motivation derer zusammen, die einen Lkw- oder Busführerschein machen.“

## Führerscheinkosten als lohnende Investition sehen

Den deutschen Standard für den Erwerb des Lkw-Führerscheins nach unten zu schrauben, davon hält Fani Zaneta nichts – auch wenn entsprechende Forderungen der Verbände laut werden. „Ich glaube nicht, dass wir uns im Sinne der Verkehrssicherheit ein ‚Race to the Bottom‘ leisten sollten. Es wird immer Länder geben, in

denen der Führerschein billiger ist. Dann sollte man sich aber auch die Unfallzahlen dort ansehen. Nicht zu vergessen: Die Vision Zero ist Teil des Koalitionsvertrags!“

Es gibt aber Wege, die Ausbildung von Berufskraftfahrern zu verschlanken. So könnten Bestandteile der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung und der IHK-Theorieprüfung zusammengelegt werden, z. B. in den Sachgebieten „Verhalten im Straßenverkehr“, „Technik“ und „Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge“. Dies kann Ausbildungszeiten verkürzen und am Ende Kosten einsparen. Zaneta: „Die Aufwendungen für den Führerschein sollten nicht als Kosten, sondern als Investitionen betrachtet werden – als Investition in Sicherheit, die letztlich Kosten spart.“

## Einfacher und günstiger, ja – aber keinesfalls auf Kosten der Sicherheit

Als Investition in eine bessere Bildung ist auch die seit 2009 bestehende Pflicht zur Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern gedacht. Vermehrt wird Kritik geäußert, dass vor allem die 35-stündige Weiterbildung alle fünf Jahre nachgeschärft werden muss. Jüngste Überlegungen sprechen davon, dass zwölf dieser Stunden künftig in einem digitalen Format abgeleistet werden können. Allerdings wartet die Branche auch in dem Fall auf eine Konkretisierung von Seiten der Politik.

## Mix aus Präsenzunterricht und neuen Lernmethoden

Hoffnung setzt Zaneta auf die Digitalisierung, da Studien belegen, dass eine geschickte Kombination aus Online- und Offline-Lernen zu besseren Lernerfolgen führen kann. „Für den Einsatz digitaler Elemente braucht es aber immer ein pädagogisch-didaktisches Konzept“, sagt Zaneta. „Auch das Lehrpersonal muss geschult sein, um online unterrichten und digitale Lerneinheiten effizient integrieren zu können.“ Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler seien hinsichtlich ihrer Lernleistungsfähigkeit sehr heterogen – sie umfassen sowohl lernstarke als auch lernschwächere Personen. Diese Unterschiede gelte es zu berücksichtigen, denn Online-Theorieunterricht kommt vor allem jenen zugute, die bereits günstige Voraussetzungen mitbringen.



Foto: Tobias Koch

„Es läuft oft auf das Spannungsverhältnis zwischen Vereinfachung einerseits, aber einem möglichen Verlust an Verkehrssicherheit und mehr Bürokratie andererseits hinaus.“

FANI ZANETA, REFERENTIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT BEIM TÜV-VERBAND

## Weiterbildung als Sicherheitsfaktor

Vor dem Hintergrund, dass die Fahrzeuge immer komplexer werden – Stichwort Assistenzsysteme –, sich neue Antriebsformen durchsetzen und der Verkehr immer weiter zunimmt, sieht Zaneta ein inhaltliches Abspecken der verpflichtenden Weiterbildungen kritisch. Sie plädiert für einen intensiveren Praxisanteil und auch für einen Test nach der jeweiligen Weiterbildung, um zu sehen, ob die Teilnehmenden die Themen auch verstanden haben und in ihrer beruflichen Praxis anwenden können. Fani Zaneta: „Es muss die richtige Balance zwischen Vereinfachung einerseits und Erhalt oder Verbesserung der Verkehrssicherheit andererseits gefunden werden.“





# E-Antrieb: Umstieg in Sicht?

Der Hochlauf der E-Mobilität geht langsam voran. Zwar haben Hersteller inzwischen Elektromodelle im Angebot, aber der Betrieb von E-Lkw muss vor allem wirtschaftlich sein.

Die Klimaziele stehen, das Angebot wird größer. Dennoch geht der Markthochlauf eher gemächlich voran – auch wenn zahlreiche Produktankündigungen etwas anderes vermuten lassen. Laut Kraftfahrt-Bundesamt lag der Bestand an E-Lkw Anfang 2025 bei rund 92.300, das sind 17 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Im ersten Halbjahr 2025 wurden rund 11.500 reine Elektro-Lkw neu zugelassen – ein Plus von 21 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der E-Anteil an den Neuzulassungen lag in diesem Zeitraum bei acht Prozent.

**Eine Frage der Wirtschaftlichkeit**  
TÜV-Report sprach mit Manuel Hagemann, Spezialist für E-Mobilität bei TÜV NORD. „Wenn wir über den Markthochlauf philosophieren, müssen wir unterscheiden zwischen politischen Vorgaben und steigenden Zulassungszahlen aufgrund der wirtschaftlichen Komponente“, so Hagemann. „Ich glaube, für viele Entscheidungssträger im Nutzfahr-

zeugsegment steht vorwiegend die Wirtschaftlichkeit im Fokus.“ Und dann ist da noch die Technik: „Abgesehen davon stellt sich die Frage, ob batterieelektrischer Lkw, Brennstoffzellen-Truck oder Wasserstoffverbrenner, denn dieser könnte aufgrund der niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen ebenfalls in zukünftigen Flotten als ‚emissionsfreies Fahrzeug‘ gelten. Zumindest kommen aktuell einzelne Erprobungsfahrzeuge auf die Straße. Da ist die Frage – wie beim batterieelektrischen Fahrzeug: Wie hoch sind meine Betriebskosten? Die technische Komponente ist weniger von Relevanz, weil sich zeigt, dass die Fahrzeuge funktionieren. Am Ende entscheidet, wie teuer eine Vollladung beim elektrischen Nutzfahrzeug ist oder was der – grüne – Wasserstoff tatsächlich kostet“, so der Experte.

## Wasserstoff mit Fragezeichen

Bei der Wasserstoffanwendung sieht Hagemann noch Fragezeichen. Es gäbe viele Ansätze, dass Wasserstoff auch über Ne-

benprodukte oder aus Nebenprozessen gewonnen werden könne und günstiger werde. „Ich stelle mir trotzdem die Frage, ob die avisierte Skalierung wirklich passt und der Kilogrammpreis für Wasserstoff deutlich sinkt.“ Aktuell verneint er dies. „Speziell wenn wir von grünem Wasserstoff sprechen, überwiegt die Skepsis, dass das irgendwann in eine Richtung geht, wo die Gesamtkosten interessant werden.“ Hagemann räumt aber ein, dass unter Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung H<sub>2</sub> und möglicherweise auch synthetische Kraftstoffe günstiger werden könnten als fossile Kraftstoffe. Eine endgültige Prognose wagt er nicht: „Bei Wasserstoff müssen wir auf jeden Fall berücksichtigen, dass die Brennstoffzelle energetisch effizienter ist als der Verbrennungsmotor.“

## Leichte Nfz fahren voran

Bei den rein elektrischen Nutzfahrzeugen, vor allem im Bereich leichte bis siebeneinhalb Tonnen, sieht der TÜV NORD Ingenieur

den Markt auf Kurs – unter anderem angetrieben von der Deutschen Post und weiteren KEP-Dienstleistern. Zwar hatte der Streetscooter Anlaufschwierigkeiten, bei den aktuellen Fahrzeugen auf Ford-Plattform sieht er die Probleme aber als überwunden an. Eine Blackbox sei oftmals noch das Thema Batteriealterung. „Eine Prognose ist aufgrund der hohen Belastung der Fahrzeuge in Logistikflotten mit Blick auf das Lebensende nur schwer auszusprechen.“ Es wird aber seiner Ansicht nach der Zeitpunkt kommen, an dem man sich die Frage stellt, in welchem Zustand die Batterien sind und ob man sich über Reparatur oder Austausch Gedanken machen muss.

## Batteriezustand entscheidet

Zentrales Thema auf dem Gebrauchtmarkt wird sein, wie viel Energiegehalt man der vollgeladenen Batterie noch entnehmen kann und ob es weitere Auffälligkeiten gibt. „Da würde ich Käuferinnen und Käufer raten, einen unabhängigen Test zu starten. Die Möglichkeit gibt es heute schon. Das ist aber nicht in 15 Minuten darstellbar – vor allem nicht bei Nutzfahrzeugen mit ihren hohen Batteriekapazitäten“, so der Spezialist. Mit Euro 7 wird sich die Situation für Fahrzeugkäufer verbessern, weil dort dann auch die Dauerhaltbarkeit von Batterien durch Vorgaben des Gesetzgebers geregelt sein wird. „Derzeit schauen wir uns sehr genau das vorgeschlagene Verfahren mit Industriepartnern aus Deutschland an. Ziele sind reproduzierbare Ergebnisse und die Erfüllung der EU-Vorgaben in Bezug auf die Alterungszustände bei unterschiedlichem Alter/Laufleistung“, erläutert Hagemann sein aktuelles Projekt. Die EU sieht vor, dass ab 2029 vom Beginn bis hin zum voraussichtlichen Ende des Fahrzeuglebens immer eine gewisse Restkapazität der Batterie vorhanden sein muss.

## Alterung der Fahrbatterie

Nutzfahrzeuge haben im Vergleich zu Pkw den Vorteil, dass aufgrund der Größe der Batterien die Belastung beim Laden bezogen auf die Zelle deutlich geringer ist – selbst wenn man über Megawatt-Charging spricht. „Ungeachtet dessen sehe ich bei den schweren Nutzfahrzeugen Ladeleistungen eher in Richtung 400 bis 600 kW als bis zu 3,75 MW, was in puncto Ladeinfrastruktur einfacher darstellbar ist“, erklärt

Hagemann. „Lädt man einen Lkw mit einer 600-kWh-Batterie mit 400kW, ist das eine Normalladung und belastet den Akku kaum. Da würde ich sagen, dass wir keine erhöhte Alterung sehen werden.“ Der TÜV NORD Ingenieur verweist aber darauf, dass es letztlich eine Sache des Batterie-Management-Systems ist, wie gut der Akku über das Fahrzeugleben hinweg konditioniert ist. „Eventuell ist das Management nicht so präzise wie im Pkw, weil andere Entwicklungsroutinen oder Absicherungsebenen gewählt wurden –

könnten einzelne Zellen in extremen Ladeständen zu stark belastet werden. Eine weitere Schwierigkeit sieht Hagemann in der höheren Individualisierung von Nutzfahrzeugen. Das kann zu händischen Eingriffen durch die Arbeiter am Band führen. „Beschädigte oder schlecht montierte Hochvoltkabel oder mangelhafte Masseverbindungen können später Probleme verursachen.“ Beileichten Nutzfahrzeugen könnte es dagegen Probleme geben, wenn sie außerhalb der Herstellervorgabe genutzt werden: Dieses Verhalten kann der Batteriegesundheit wesentlich schaden.

## Routenplanung ist das A und O

Ein wichtiger Aspekt beim Einsatz eines E-Nutzfahrzeugs ist für Manuel Hagemann die Routenplanung. „Es ist empfehlenswert, mit Navigation zu fahren, um dem Fahrzeug möglichst viele Informationen zur Reichweitenermittlung und Batteriekonditionierung anzubieten. Auch das Zusammenspiel aus Ladezeit und gesetzlich vorgeschriebener Ruhepause lässt sich nur so bewerkstelligen.“ Hagemann ist sich sicher, dass sich viele Dinge erst durch Praxiseinsätze zeigen werden.



„Für viele Entscheidungsträger hängt die Anschaffung von E-Lkw vor allem von ihrer Wirtschaftlichkeit im Betrieb ab!“

MANUEL HAGEMANN,  
SPEZIALIST FÜR E-MOBILITÄT BEI TÜV NORD

ein Thema, gerade bei LFP-Zellen (Lithium-Eisenphosphat), die im Nutzfahrzeugsbereich gerne eingesetzt werden, weil sie günstiger sind.“ Ein Punkt ist dort, dass man genau wissen muss, wie die Batterie bei welcher Temperatur altert und wie die Spannungskurve über den SOC (State of Charge = Ladezustand) von 0 bis 100 Prozent verläuft. Für eine genaue Analyse benötigt man wiederkehrende Vollladungen, um den SOC-Schätzer rekalisieren zu können, damit man den Batteriezustand genau einschätzen kann. Ansonsten

## E-Nutzfahrzeuge nehmen Fahrt auf

Trotzdem ist sich der TÜV NORD Spezialist sicher, dass das Thema E-Nutzfahrzeuge Fahrt aufnehmen wird. „Im Verteilerverkehr sehe ich das heute schon darstellbar. Was die Expeditionen auf jeden Fall brauchen, ist Planungssicherheit im Hinblick auf politische Rahmenbedingungen und die Lkw-Maut.“ Seiner Ansicht nach sollten die Unternehmen beim Umstieg auf die E-Mobilität aber auch andere Themen nicht aus den Augen verlieren: die Anpassung der eigenen Werkstatt und des Depots – idealerweise mit eigener Ladeinfrastruktur – sowie das Thema Versicherung, weil sich Betreiberpflichten künftig ändern könnten. Einen Lichtblick sieht Hagemann bei Servicekosten. „Aktuell liegen die Wartungsintervalle auf dem Niveau von Verbrennern, weil im Gegensatz zum Pkw viele zusätzliche Systeme verbaut sind. Im Hinblick auf Batterien und E-Motor sehe ich wenig Wartungsbedarf.“ Manuel Hagemann geht davon aus, dass vieles künftig durch die Onboard-Diagnose abgedeckt sein wird und die Hersteller vieles monitoren, was dazu führt, dass die Fahrzeuge bedarfsabhängig in der Werkstatt stehen. ■■■



# Es geht auch ohne Fahrer

Bereits heute fahren die ersten Lkw autonom im öffentlichen Verkehr – überwacht von menschlichen Fahrern, die eingreifen können. Allenfalls von Tele-Fahrern kontrolliert, zeigt die Technik schon jetzt ihr volles Potenzial.

Foto: MAN

„Ich arbeite in verschiedenen Arbeitskreisen und gewinne den Eindruck, dass in den Hub-to-Hub-Verkehren die ersten autonom fahrenden Nutzfahrzeuge langsam in die Praxis kommen“, sagt Frank Schneider, Referent im Fachbereich Fahrzeug & Mobilität des TÜV-Verbands in Berlin. Seine Einschätzung wird gestützt von Versuchen wie dem ATLAS-L4-Projekt, in dem MAN mit Entwicklungspartnern wie TÜV SÜD Level-4-Fahrten auf Autobahnen durchführt oder schon eine Genehmigung dafür erhalten hat.

## Sensortechnik in der HU prüfen

Auch wenn Autonomes Fahren im Level 4 oder gar Level 5 (Autonomes Fahren komplett ohne menschliches Zutun) noch kein Allgemeingut ist, basiert es dennoch auf aktueller Sensortechnik und damit auf der bereits jetzt in den Fahrzeugen verbauten Technik zum Betrieb der vorgeschriebenen Fahrassistenzsysteme. Mit Einführung dieser Systeme arbeitet die EU auch

an Regularien, wie diese Systeme künftig bei einer Hauptuntersuchung überprüft werden müssen. Die jüngste Weichenstellung erfolgte durch die neue HU-Richtlinie, die aktuell in Brüssel verhandelt wird. Derzeit wird im Rahmen der Hauptuntersuchung über den HU-Adapter und die OBD-Schnittstelle geprüft, ob die verbauten Assistenzsysteme tatsächlich vorhanden sind und ob dafür Fehlermeldungen vom Fahrzeug generiert wurden.

## Eine echte Wirkungsprüfung

„Mit der aktuellen Prüfsystematik sind wir nur bedingt glücklich“, sagt Frank Schneider. Denn die für die Funktionsweise der Assistenzsysteme wichtigen Lidar-, Radar- oder Ultraschallsensoren können durch eine Folierung, falsche Lackierung oder auch unsachgemäße Reparaturen in ihrer Wirkung beeinträchtigt sein. „Das aber würde die OBD nicht erkennen, da die Wirkung der Sensoren vorhanden ist, nur das Detektieren wäre unzureichend.“

Schneider plädiert für eine Funktions- und Wirkungsprüfung. „Die große Herausforderung ist, eine solche Wirkungsprüfung für eine Reihenuntersuchung wie die HU in einem zeitlichen und wirtschaftlichen Rahmen zu realisieren.“

## Hohe Hürden für Autonomes Fahren

Ungeachtet des Prüfthemas, welches die EU lösen muss, hat Deutschland beim Thema Autonomes Fahren seine Hausaufgaben gemacht. Es war eines der ersten Länder, das hierfür bereits 2021 Regularien erlassen hat. Die Zulassung sei allerdings komplex, ergänzt Schneider. „Das ist kein normales Verfahren, in dem ein Fahrzeugtyp genehmigt wird, dann kauft es der Kunde und lässt es bei seiner Zulassungsstelle zu.“ Stattdessen muss der Halter – in der EU wie auch in Deutschland – zusätzlich eine sogenannte Betriebsbereichsgenehmigung erwirken. Die Technischen Dienste und Technischen Prüfstellen, also ein TÜV oder eine andere geeignete Stelle,

prüfen auf Basis eines Begutachtungsleitfadens den vom Halter beantragten Betriebsbereich. Das Fahrzeug ist erst dann vollumfänglich genehmigt, wenn das Bundesland und/oder die Autobahngesellschaft diese Betriebsbereichsgenehmigung erteilt haben. „Europa hat beim Autonomes Fahren ein harmonisiertes Verfahren mit hohem regulatorischen Anspruch und Fokussierung auf internationale Normen etabliert“, sagt Schneider. Aber: Das Verfahren setzt auf Sicherheit und es fehlt an Praxiserfahrung. „Stand heute gibt es noch keinen Hersteller, der so eine Genehmigung für eines seiner Fahrzeuge erlangt hat – und damit auch noch keinen Halter“, so Schneider.

## Mehrere Betriebsbereiche

Noch komplizierter wird es, wenn der Betrieb über mehrere Landesgrenzen und/oder Autobahnen hinausgeht. „Dann muss der Halter sagen, wo er startet, wo er endet, welche Straßen er nutzt. Das ist eine Herausforderung, der wir uns stellen müssen.“ Dafür wurde ein eigener Begutachtungsleitfaden für die Betriebsbereichsgenehmigung erarbeitet, der im Verkehrs-



„Europa hat beim Autonomes Fahren ein harmonisiertes Verfahren mit hohem regulatorischem Anspruch und Fokussierung auf internationale Normen etabliert.“

FRANK SCHNEIDER, REFERENT FACHBEREICH FAHRZEUG & MOBILITÄT DES TÜV-VERBANDS

blatt Anfang 2024 veröffentlicht wurde. Frank Schneider erläutert das beispielhaft: „Momentan haben wir zusammen mit Baden-Württemberg als Genehmigungsbehörde einen fiktiven Betriebsbereich zwischen dem Stuttgarter Hauptbahnhof und der Mercedes-Benz-Konzernzentrale definiert, den wir mit einem nicht realen Fahrzeug deklinieren und das komplette Zulassungsverfahren durchspielen. Da definieren wir unter anderem alle Prozessschritte, um zu eruieren, ob das alles funktioniert.“

## Nicht ohne technische Aufsicht

Dabei zeigen sich erste, allerdings lösbare Probleme: Der Halter muss Stand heute nicht nur das Fahrzeug mitbringen, um in den Betriebsbereich zu fahren, sondern auch eine technische Aufsicht. Das heißt, diese technische Aufsicht muss bei einem auftretenden Problem in der Lage sein, das Fahrzeug, wenn es aufgrund eigener Erkenntnisse in den risikominimalen Zustand gegangen ist, wieder in den Normalbetrieb zu bringen. Aktuell ist noch unklar, wo bzw. in welcher Genehmigungsphase die technische Aufsicht geprüft werden muss. Zur Lösung dieses Problems hat Schneider ebenfalls eine klare Vorstellung: „Im Rahmen der Typgenehmigung muss eine Schnittstelle vorhanden sein, über welche die technische Aufsicht das Fahrzeug bedienen kann, und diese muss im Betriebsbereich funktionieren. Wir plädieren dafür, dass dieser Prüfschritt im Betriebsbereich durchgeführt wird, weil nur dort die wichtigen Funktionalitäten auch tatsächlich überprüft werden können.“

## Bislang nur Erprobung

Generell begrüßt der TÜV-Verband, dass Deutschland als erstes Land weltweit den gesetzlichen Rahmen für automatisiertes Fahren geschaffen hat. Dennoch wird wohl vor Ende 2026 kein reguläres, autonom fahrendes Fahrzeug – egal ob Pkw oder Nutzfahrzeug – auf der Straße zu sehen sein. „Was greifbare und genehmigte Projekte anbelangt, sind wir auf einem weißen Blatt Papier unterwegs“, gibt sich Frank Schneider realitätsnah. „Warum China und die USA schneller sind? Die haben eine andere Regulatorik, ein anderes staatliches Interesse. Da wird massiv subventioniert und dort steht die Herstellerverantwortung im Vordergrund.“ ■■■

**Vier Fragen an: Gerhard Müller, Leiter Politik und Wirtschaft in der Division Mobility von TÜV SÜD, Präsident des International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)**

## Wie wichtig ist die periodische Prüfung der Fahrassistenzsysteme (FAS) tatsächlich?

**Müller:** Sehr wichtig, da sie einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten und daher über das ganze Fahrzeugleben funktionieren müssen. CITA evaluiert gerade europaweit, welche Systeme mit welcher Häufigkeit ausfallen. Darauf setzen wir entsprechende Prüfverfahren auf.

## Sofern es eine dynamische Prüfung der FAS gibt, wären da nicht zu viele Variablen enthalten?

**Müller:** Tendenziell würde ich sagen, dass eine kurze dynamische Prüfung aussagekräftiger und realistischer ist als eine statische. Die Frage ist, ob eine dynamische Prüfung reproduzierbar sein muss. Wenn man die Messfahrt aufzeichnet, könnte man ergänzend über die OBD analysieren, ob alle Systeme und Sensoren grundsätzlich funktionieren. Dafür müssen die Systeme nicht zwingend in Aktion treten. Man müsste meiner Ansicht nach dafür auch keinen exakt standardisierten Prüfprozess vorschreiben.

## Wie groß ist das Manipulationsrisiko?

**Müller:** Wir sehen tatsächlich heute schon, dass es unerlaubte Eingriffe gibt, z. B. um erforderliche Reparaturen eines Notbremsassistenten zu sparen oder die Leistung von batteriebetriebenen Fahrzeugen zu erhöhen. So etwas merken wir heute in der HU leider noch nicht. Im Rahmen der CITA-Arbeit untersuchen wir, wie auf europäischer Ebene die HU angepasst werden muss, damit auch FAS überprüft werden können.

## Inwieweit spielen die OEM beim Datenzugang eine Rolle?

**Müller:** Um ehrlich zu sein, mauern die OEM ziemlich. Daten sind für alle wichtig und keiner will sich in die Karten sehen lassen. Dass Fahrzeughersteller für die Sicherheit und den Umweltschutz relevante Daten kostenlos zur Verfügung stellen müssen, lehnen VDA, ACEA ab. Aber die Fahrzeugprüfung ist eine hoheitliche Aufgabe. Also ist es Sache des Staates, dass wir die Daten, die wir für unsere Arbeit benötigen, auch bekommen. Das hat die EU-Kommission auf jeden Fall verstanden.





Mängelanalyse < 3,5 t (Werte in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	37	68	92	116	136	152
Ohne Mängel	82,4	75	69,1	62	55,4	49,6
Geringe Mängel	7,1	9,7	11,8	14,1	15,5	17,1
Erhebliche Mängel	10,2	14,9	18,5	22,9	27,6	31,3
Gefährliche Mängel	0,2	0,4	0,6	1	1,5	1,8
Abblendlicht	2,8	3,5	4,4	5,3	6,5	8,3
Beleuchtung vorn	1,3	1,5	1,6	1,8	2,1	2,1
Beleuchtung hinten	2,5	4,5	7,1	9,9	13,3	16,1
Blinker/Warnblinker	0,5	0,8	1,1	1,6	2,5	3,8
Achsauflage	0,6	1	2	3,3	5,6	7,4
Achsfedern/Dämpfung	0,3	1	1,9	3,2	4,1	4,7
Antriebswellen	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3
Lenkanlage	0,1	0,1	0,3	0,4	0,8	1,1
Lenkgelenke	0,3	0,6	1	1,8	3,6	4,5
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4	1,2
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	2,7	3,9	5,6	6,6	9,9
Motormanagement/AU	0,9	2	3	3,4	2,9	3,6
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,4	1,2	2,9	3,7
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,4	0,5	0,7	0,8	1,2
Funktion der Feststellbremse	0,4	0,7	0,9	1,2	1,8	2,6
Bremsleitungen	0	0,1	0,3	0,6	1,8	3,3
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1	2,7	3,2	3,9	4,4	4,8

Aus einem VW wird ein Ford und aus einem Ford ein VW – das ist Badge-Engineering.

Sowohl Pick-ups als auch City Vans und Transporter schwächeln bereits beim ersten Besuch in der Prüfhalle. Mit einer durchschnittlichen Laufleistung von nur 37.000 Kilometern schafften es nur noch 82,4 Prozent der ein bis zwei Jahre alten Fahrzeuge ohne Mängel durch die HU.

## Im Angesicht der Elektrifizierung

Deutlich weniger Kilometer auf der Uhr – aber trotzdem mehr Mängel. So lautet die zusammengefasste Zustandsbeschreibung bei den leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen.

Die drei Säulen der leichten Nutzfahrzeuge – City Vans, Transporter und Pick-ups – entwickeln sich im Lichte der voranschreitenden Elektrifizierung und der immer strengeren Abgasnormen höchst unterschiedlich. Vor allem bei den klassischen Pick-ups mussten in den vergangenen Jahren zahlreiche Modelle verabschiedet werden, darunter auch echte Klassiker wie der Nissan Navara. Vollelektrische Pick-ups haben noch Exoten-Status, wie der Maxus eTerron 9 aus China.

Die City Vans und Transporter haben in vielen Fällen bereits elektrische Antriebe unters Blech gesetzt bekommen. Im Alltag

setzen hier eingeschränkte Zuladung und Anhängelast sowie überschaubare Reichweiten natürliche Grenzen bei der professionellen Anwendung. Ganz aktuell: Der Mehrmarken-Konzern Stellantis hat das Ende der in Rüsselsheim angesiedelten Brennstoffzellen-Entwicklung verkündet.

Kooperationen vermeintlicher Konkurrenten bei Entwicklung und Produktion gehören bei den City Vans und Transportern schon seit längerer Zeit zum guten Ton. Während die Liaison von Volkswagen Nutzfahrzeuge (Crafter) mit Mercedes-Benz (Sprinter) bereits 2016 endete, versuchen es die Hannoveraner aktuell mit

Foto: Mercedes-Benz

Ford. Zwei Beispiele dieser kreuzweise verschränkten Zusammenarbeit: Der VW Transporter basiert auf der Technik des Ford Transit Custom, der VW Caddy dient dafür dem Ford Transit Connect als Hochdachkombi-Plattform.

Vom Fiat Ducato, dem unangefochtenen Platzhirsch unter den Reisemobilen, gibt es seit 2024 einen weiteren Ableger: Nach Citroën, Opel und Peugeot setzt nun auch Toyota darauf und bietet unter dem Namen Proace Max seinen eigenen 3,5-Tonner an. Für die nähere Zukunft versprechen der Markteintritt von Kia (mit dem elektrischen PV5 Cargo) und die neue Generation des Mercedes-Benz Vito (für 2026 erwartet) einiges an Spannung.

Sowohl Pick-ups als auch City Vans und Transporter schwächeln bereits beim ersten Besuch in der Prüfhalle. Mit einer durchschnittlichen Laufleistung von nur 37.000 Kilometern schafften es nur noch 82,4 Prozent der ein bis zwei Jahre alten Fahrzeuge ohne Mängel durch die HU. Die Quote entspricht zwar exakt dem Niveau aller Nutzfahrzeuge, jedoch bedeutet sie im Vergleich zu den Resultaten der Leichten von 2023 einen Rückgang bei den gefahrenen Kilometern (2023: 40.000 km) ebenso wie beim Anteil der mängelfreien Exemplare (2023: 83,7 Prozent).

Interessant ist, dass bei den Sieben- und Achtjährigen die seit vielen Jahren üblichen Schwachstellen auch jetzt wieder ganz

vorne zu finden sind: Die Beleuchtung hinten (9,9 Prozent) sowie Ölverlust an Motor und Antrieb (5,6 Prozent) werden von den Prüfern so häufig wie nichts anderes moniert. Bei den ältesten Prüflingen (elf bis zwölf Jahre) kommen die Themen Achsaufhängung, Auspuffanlage, Lenkgelenke und Bremsenkomponenten hinzu.

Die unterschiedlichen Fahrprofile sollten bei einer Bewertung in der Klasse der leichten Nutzfahrzeuge nicht außer Acht gelassen werden: Während Handwerker ihre Fahrzeuge häufig auf Kurzstrecken oder innerstädtisch bewegen, sammeln die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) reichlich Kilometer – bei teilweise recht hohen Geschwindigkeiten. ■■■

### Fahrzeuge dieser Klasse

Citroën Berlingo	Ford Transit	Nissan Navara	Renault Trafic
Citroën Jumpy	Ford Transit Tourneo Connect	Opel Combo	Renault Master
Citroën Jumper	Ford Transit Courier	Opel Vivaro	Streetscooter B14/B16
Dacia Dokker	Mercedes-Benz Citan	Opel Movano	Toyota Proace
Fiat Doblò Cargo	Mercedes-Benz Vito	Peugeot Partner	Volkswagen Caddy
Fiat Fullback	Mercedes-Benz Sprinter	Peugeot Expert	Volkswagen Amarok
Fiat Ducato	Mitsubishi L200	Peugeot Boxer	Volkswagen Transporter
Ford Ranger	MAN TGE	Renault Kangoo	Volkswagen Crafter

# CITY VANS

## CITROËN BERLINGO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	40	66	88	111	134	158
Ohne Mängel	79,5	70,1	58,5	53,8	48,6	45,6
Geringe Mängel	7,8	13,1	18,9	18,2	20,1	20,4
Erhebliche Mängel	12,4	16,5	22,4	26,9	30,6	33,2
Gefährliche Mängel	0,2	0,4	0,3	1,1	0,6	0,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	4,6	4,2	7,2	8,1	9,9	11,4
Beleuchtung vorn	2	1,8	1,9	2,2	1,4	1,5
Beleuchtung hinten	1,6	4,4	12,5	16,2	19,4	21,1
Blinker/Warnblinker	0,5	0,9	2,1	2,6	4,1	4
Achsaufhängung	0	0,6	0,8	1,6	4,3	6,9
Achsfedern/Dämpfung	0,5	0,2	0,9	2,5	4,6	5,4
Antriebswellen	0,1	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4
Lenkanlage	0	0	0,3	0,9	0,5	0,5
Lenkgelenke	0,1	0,5	0,8	1,1	2,6	4,2
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,2	0,2	0,1	0,4	1,1
Ölverlust Motor/Antrieb	0,4	3,3	6,6	9,5	6,4	9,3
Motormanagement/AU	0,8	2,6	3,7	4,3	3,2	4
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,6	0,9	1,7	2,1
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,4	0,5	0,7	0,1	0,6
Funktion Feststellbremse	0,2	0	0,3	0,3	0,4	0,7
Bremsleitungen	0	0	0	0	0	0
Bremsschläuche	0	0	0,2	0,6	0,6	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	3,2	6,4	5,4	4,8	4,5	5,1

## Auch als flüsterleiser Würfel

Gewerbetreibende haben eines gemeinsam: Sie fahren durchschnittlich 71 Kilometer am Tag. Basierend auf dieser Erkenntnis hat die französische Stellantis-Marke Citroën ihren elektrischen e-Berlingo mit einem 50-kWh-Akku ausgestattet, der seit der 2024 erfolgten Modellpflege nach WLTP-Norm bis zu 354 Kilometer reicht. Weil die Pkw-Version zeitweise nur noch elektrisch angeboten wurde, hat der Berlingo an Präsenz im Straßenbild eingebüßt. Trotzdem ist der Kastenwagen mit bis zu 4,4 Kubikmetern Ladevolumen weiterhin auch mit Otto- oder Dieselmotor zu haben. Seine Wür-

felform-Verwandtschaft besteht aus den baugleichen Fiat Doblò, Opel Combo, Peugeot Partner und Toyota Proace City.

### Unauffälliger Dauerläufer

In den ersten vier Jahren zeigt der Berlingo keine besonderen Schwächen. Erst ab dem fünften Jahr wird es – vor allem bei Modellen der Vorgängergeneration – bei den Themen Heckbeleuchtung, Ölverlust und Bremsstrommeln/-scheiben etwas auffällig. Nach sieben Jahren sind noch etwas mehr als die Hälfte der geprüften Berlingo mängelfrei – trotz vergleichsweise hoher Laufleistungen. ■■■

**Praxis-Urteil** verkehrs RUNDschau Profi-Test  
Trotz e-Berlingo konnten Gewerbekunden durchgängig auch Benziner oder Diesel wählen. Die Achtstufen-Automatik sorgt für echten Komfortgewinn.

### Modellpflege

- 1996 Erste Generation
- 2002 Umfangreiches Facelift
- 2008 Zweite Generation
- 2014 Erste Elektro-Variante
- 2015 Euro 6 Motor und Facelift
- 2018 Dritte Generation
- 2024 Facelift, E-Version mit mehr Reichweite

## DACIA DOKKER



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	54	75	95	-
Ohne Mängel	-	75,5	66,3	54,4	-
Geringe Mängel	-	9,2	10,4	13,6	-
Erhebliche Mängel	-	14,9	23,1	31,7	-
Gefährliche Mängel	-	0,4	0,2	0,2	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	-	5,3	8,4	9,1	-
Beleuchtung vorn	-	0,9	1,2	1,8	-
Beleuchtung hinten	-	4,7	8,3	11,2	-
Blinker/Warnblinker	-	1,1	1,8	2,2	-
Achsaufhängung	-	0,4	0,8	4,4	-
Achsfedern/Dämpfung	-	0,4	0,6	1,5	-
Antriebswellen	-	0	0	0,1	-
Lenkanlage	-	0,1	0,1	0,3	-
Lenkgelenke	-	0,2	0,5	2,4	-
Rost/Riss/Bruch	-	0,1	0,1	0,2	-
Ölverlust Motor/Antrieb	-	1	1,7	5,7	-
Motormanagement/AU	-	1,3	3,1	4,4	-
Auspuffanlage	-	0	0,1	0,6	-
Funktion der Betriebsbremsanlage	-	0,3	0,4	0,3	-
Funktion der Feststellbremse	-	0,1	0,2	0,4	-
Bremsleitungen	-	0	0,4	2,8	-
Bremsschläuche	-	0	0,1	0,2	-
Bremstrommeln/-scheiben	-	1,5	2,6	4,1	-

## Wenn Schnäppchen altern

Mit schon fast unerschämten günstigen Preisen mischte der Dokker Express der rumänischen Marke Dacia im Jahr 2012 den Markt der leichten Nutzfahrzeuge auf: Die Preisrange des vom kleinen Lodgy-Van abgeleiteten Kastenwagens begann bei 7.000 Euro. Für dieses Geld gab es robuste Technik und moderne Motoren aus dem Renault-Regal – auch eine mit Flüssiggas (LPG) betriebene Variante. Eine Trennwand zum Laderaum und der praktische umklappbare Beifahrersitz kosteten Aufpreis.

### Licht und Schatten

Selbst bei den mehr als sieben Jahre alten

Fahrzeugen kommt noch mehr als die Hälfte ohne jede Beanstandung durch die Prüfung. Allerdings: Über 31 Prozent erhielten aufgrund erheblicher Mängel keine neue Plakette. Vor allem die Motoren der Konzernmutter Renault zeigen sich als robuste Langläufer. Inwieweit sich das vergleichsweise kurze Serviceintervall von nur 20.000 Kilometern auf die geringen Mängel bei Motor und Antrieb auswirkt, lässt sich nur vermuten. Bei frühen Baujahren sollten potenzielle Käufer besonderes Augenmerk auf die Beleuchtung, die Achsaufhängung, die Lenkgelenke und die Bremsanlage richten. ■■■

**Praxis-Urteil** verkehrs RUNDschau Profi-Test  
Qualität hat ihren Preis? Bei entsprechender Pflege hat dieser Merksatz mit Blick auf den Dokker keinen allzu großen Wahrheitsgehalt. Das Auto hat bewiesen, dass robuste Technik durchaus bezahlbar sein kann.

### Modellpflege

- 2012 Modelleinführung des Dacia Dokker Express (Transportvariante)
- 2015 Einführung Euro 6d Temp Motoren und Facelift
- 2021 Nur noch als Renault weiter zu haben

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

### FIAT DOBLÒ CARGO



Alter (in Jahren)*	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	-	-	139	150
Ohne Mängel	-	-	-	48,1	42,5
Geringe Mängel	-	-	-	18,8	23
Erhebliche Mängel	-	-	-	32,2	33,6
Gefährliche Mängel	-	-	-	0,9	0,8

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	-	-	-	-	11,9	13,8
Beleuchtung vorn	-	-	-	-	4,7	5,3
Beleuchtung hinten	-	-	-	-	8	10,6
Blinker/Warnblinker	-	-	-	-	5,8	7,7
Achsaufhängung	-	-	-	-	7,2	8,1
Achsfedern/Dämpfung	-	-	-	-	8,2	7,8
Antriebswellen	-	-	-	-	0,1	0,1
Lenkanlage	-	-	-	-	0,2	1,2
Lenkgelenke	-	-	-	-	0,4	0,7
Rost/Riss/Bruch	-	-	-	-	0,9	2,3
Ölverlust Motor/Antrieb	-	-	-	-	12,6	16,3
Motormanagement/AU	-	-	-	-	5,5	7,2
Auspuffanlage	-	-	-	-	5,9	4,5
Funktion Betriebsbremsanlage	-	-	-	-	1,1	1,7
Funktion Feststellbremse	-	-	-	-	0,6	0,5
Bremsleitungen	-	-	-	-	0,7	0,4
Bremsschläuche	-	-	-	-	0,2	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	-	-	-	-	4,4	3,9

## Vielfältiger Dauerläufer

Durch den Zusammenschluss unter dem Stellantis-Dach entspricht die dritte Generation des Fiat Doblò den baugleichen Schwestermodellen Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Partner und Toyota Proace City. Zur Wahl stehen ein 1,2-Liter-Benziner, ein 1,5-Liter-Diesel sowie eine batterieelektrische Variante mit 50-kWh-Akku im Unterboden. Vom zwölf Jahre lang in der Türkei gebauten Vorgänger – einer gemeinsam mit GM entwickelten Plattform – gab es eine erstaunliche Variantenvielfalt: zwei Radstände, zwei Dachhöhen, Fahrgestell für Spezialaufbauten, Pick-up, Kombi oder

Kastenwagen. Eine technologische Besonderheit stellte der bis 2020 angebotene Erdgasmotor dar, der die Transportaufgaben emissionsärmer und kostengünstiger erledigte.

### Kann im Alter tropfen

Neun Jahre alte und ältere Fahrzeuge kommen seltener ohne Makel durch die Hauptuntersuchung als viele ihrer Wettbewerber. Jeder dritte Doblò der ersten und zweiten Generation weist erhebliche Mängel auf. Vor allem die Beleuchtung und der Ölverlust machen größere Probleme als üblich. ■■■

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Noch liegen kaum Daten der aktuellen Generation vor. Weil der Doblò viel läuft, sollten Käufer ein Augenmerk auf Abgasanlagen, Undichtigkeiten sowie Fahrwerksprobleme richten.

**Modellpflege**  
2001 Modelleinführung  
2005 Modellpflege mit CNG-Motor  
2010 Zweite Generation  
2015 Facelift  
2022 Dritte Generation  
2024 Facelift mit neuer Front

### FORD TRANSIT/COURIER



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	29	56	79	102	-
Ohne Mängel	86,6	78,7	70,5	60,4	-
Geringe Mängel	5,1	9	11,9	12,2	-
Erhebliche Mängel	8,2	11,9	17,4	26,9	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,4	0,2	0,5	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,5	2,8	4,7	7,1	-	-
Beleuchtung vorn	1,3	1,5	2,2	3	-	-
Beleuchtung hinten	1,2	3,1	6,3	10,6	-	-
Blinker/Warnblinker	0,1	0,2	0,5	0,8	-	-
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,8	3,2	-	-
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	0,4	1,7	-	-
Antriebswellen	0	0	0	0	-	-
Lenkanlage	0	0	0,1	0	-	-
Lenkgelenke	0,1	0,7	0,6	1,3	-	-
Rost/Riss/Bruch	0,1	0	0,1	0	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	0,2	1,4	2,9	3,8	-	-
Motormanagement/AU	0,6	1,9	5,1	9,8	-	-
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,8	0,7	-	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0	0,4	0,2	0	-	-
Funktion Feststellbremse	0	0,3	0	0,5	-	-
Bremsleitungen	0,1	0	0	0	-	-
Bremsschläuche	0	0	0	0,1	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	1,6	2,6	2,7	2,1	-	-

## Geliehene Plattform

Anders, als der Name glauben machen möchte, stammt der Transit Courier nicht vom Transit ab. Das aktuelle Modell baut – wie auch die Pkw-Version Tourneo Courier – auf der Technik des Ford Puma auf und läuft in Rumänien im gleichen Werk vom Band. Auch eine batterieelektrische Variante mit recht kleinem Akku (43,5 kWh) hat Ford seit Ende 2024 im Angebot. Der Vorgänger bediente sich gleich bei zwei Ford-Modellen: Der Fiesta war Design-Vorbild, der B-Max der Lieferant der technischen Basis. Er wurde im türkischen Werk von Ford Otosan, einem Joint Venture von Ford und der Koç-Fami-

lie, produziert. Eine Trennwand zählte im Kastenwagen zum Serienumfang, das Ladevolumen (2,3 Kubikmeter) und die maximale Nutzlast (660 Kilogramm) konnten sich sehen lassen. Praktisch: zwei seitliche Schiebetüren.

### Ziemlich zuverlässig

Nach sieben Jahren kommen noch sechs von zehn Transit Courier ohne Mängel durch die Prüfung, das ist der Spitzenwert unter den City Vans. Die Problemstellen in dieser Altersklasse häufen sich bei den Punkten Motormanagement/AU und Heckbeleuchtung. ■■■

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
In kaum einem anderen kompakten Lastenesel steckt so viel Pkw-Technik wie im Ford Transit Courier. Dieser spürbare Komfort-Vorsprung schlägt sich auch positiv in der HU-Statistik nieder.

**Modellpflege**  
2014 Erste Generation  
2016 Einführung Euro 6  
2018 Facelift  
2023 Zweite Generation  
2024 Ford stellt die Elektro-Version des Courier vor

### FORD TRANSIT/TOURNEO CONNECT



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	73	96	122	137	143
Ohne Mängel	83,4	72	66,4	56,8	51,5	33,6
Geringe Mängel	7,9	10,5	11,1	13,8	19,3	28,8
Erhebliche Mängel	8,5	17,2	22,2	28,9	28,3	35,3
Gefährliche Mängel	0,2	0,3	0,3	0,5	0,9	2,4

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,2	4,3	4,5	5,7	6,4	11,2
Beleuchtung vorn	3,1	3,5	3,7	4,6	4,2	2,9
Beleuchtung hinten	0,9	2,9	5,1	10	17,5	28,5
Blinker/Warnblinker	0,1	0,3	0,3	0,9	1,8	5,3
Achsaufhängung	0	0,5	1	1,8	2,4	6,6
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,3	3,9	7,4	4,9	0,7
Antriebswellen	0,1	0	0	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,1	0,1	0,1	0,2	0,8	1,7
Lenkgelenke	0,1	1,1	0,8	0,5	0,5	1,2
Rost/Riss/Bruch	0	0	0	0	0,7	3,5
Ölverlust Motor/Antrieb	1,5	3,7	3,1	5,2	10,2	30,6
Motormanagement/AU	0,7	2,9	7,5	11,2	4,2	4,1
Auspuffanlage	0	0,1	0,5	1,4	2,5	5,1
Funktion Betriebsbremsanlage	0	0,2	0,2	0,3	0,8	1,3
Funktion Feststellbremse	0	0	0,3	0,3	2	5,6
Bremsleitungen	0	0	0	0	1	5,6
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,3	0,8
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	2,5	3,3	3,4	4,7	6,3

## Der Verwandlungskünstler

Der Transit/Tourneo Connect ist unterhalb des Transit/Tourneo Custom positioniert. Trotzdem gab es bereits die erste Generation mit zwei Radständen; der längere (4,57 Meter) bot im Ladeabteil Platz für zwei Europaletten. Mit dem Generationswechsel erhielt erneut Pkw-Technik Einzug: Dieses Mal bediente man sich bei der Plattform des C-Max und dem Design des Kuga. Das aktuelle Modell fährt eine gänzlich andere Strategie: Es baut auf Volkswagen-Technik auf und teilt sich fast alle Teile mit dem VW Caddy. Die Auszeichnungen zum „Van of the Year“ (2003 und 2014) unterstreichen

die Wichtigkeit des praktischen Vans im Segment der leichten Nutzfahrzeuge.

### Routinier für Vielfahrer

Von dem bei Vielfahrern beliebten Ford kommt nach neun Jahren mehr als die Hälfte aller Exemplare mängelfrei durch die HU. Sorgenfalten bereiten der recht häufige Motorölverlust sowie der allzu oft festgestellte Ärger mit der Hand-/Feststellbremse. Die ab fünf bzw. sechs Jahren auffallend oft verzeichnete Schwäche an Achsfedern/Dämpfung könnte an der eher Pkw-ähnlichen Konstruktionsweise liegen. ■■■

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Der Ford Transit/Tourneo Connect fährt sich dank der guten Fahrwerksabstimmung fast so komfortabel wie ein Pkw. Ob sich die Kooperation mit Volkswagen auszahlt, wird sich erst noch zeigen.

**Modellpflege**  
2002 Erste Generation  
2006 Facelift  
2013 Zweite Generation  
2018 Facelift  
2024 Dritte Generation, jetzt auch als Plug-in-Hybrid

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

### MERCEDES-BENZ CITAN



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	40	71	97	121	151	162
Ohne Mängel	81,3	64,8	58	47,4	41,9	39,2
Geringe Mängel	7,9	14,9	16,6	17,6	16	18,4
Erhebliche Mängel	10,6	18,6	21,5	27,1	31,2	30,7
Gefährliche Mängel**	0,1	1,7	3,9	7,9	10,6	11,6

\*\* Grund für die hohen Werte bei den gefährlichen Mängeln sind defekte Lenkschlösser, die mit Zündschlüssel (auf Stellung 0) einrasten.

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,1	5,2	6,1	7,2	9,6	9,2
Beleuchtung vorn	0,9	1,1	1,2	1,5	1,9	2,3
Beleuchtung hinten	5,1	16,7	21,1	25,3	26,8	27,7
Blinker/Warnblinkler	0,1	0,4	0,4	0,6	0,4	0,6
Achsaufhängung	0,9	0,4	0,6	3,3	7,7	9,1
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,3	0,4	0,7	1,8	3
Antriebswellen	0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,6
Lenkanlage	0	0,1	0,2	0,2	0,4	0,8
Lenkgelenke	0,1	1,2	2,5	4,4	9,4	12,2
Rost/Riss/Bruch	0	0	0,1	0,1	0,2	0
Ölverlust Motor/Antrieb	0,2	0,6	1,2	1,8	3,1	4,4
Motormanagement/AU	0,6	2,2	3	6,1	6,2	3,9
Auspuffanlage	0	0,1	0,5	0,6	1,6	2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,4	0,4	0,6	1
Funktion Feststellbremse	0,2	0,3	0,6	0,8	0,8	1,6
Bremsleitungen	0	0,1	0,2	1,4	5,2	8,1
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1,2	4,4	4,8	6,7	6,2	7,1

## Stern statt Raute

Ab wann ist ein Mercedes ein echter Mercedes? Beim Citan kommt es auf die Perspektive an, denn trotz markantem Stern auf der Motorhaube stammt seine technische Basis – inklusive der Motoren – vom Renault Kangoo. An diesem im Jahr 2012 erstellten Rezept wird auch in der aktuellen zweiten Generation festgehalten – wobei die Schwaben betonen, bei der Abstimmung des Fahrwerks und der Geräuschdämmung selbst Hand angelegt zu haben. Die Cockpit-Gestaltung jedenfalls stammt aus der Feder der Mercedes-Designer. Für viele Gewerbetreibende nicht ganz unwichtig: Natürlich wird der

Mercedes-Benz Citan von der Markenwerkstatt mit Stern betreut.

### Aufpreis fürs Image

Ein Unterschied zu den Ergebnissen des günstigeren Renault Kangoo lässt sich beim Blick auf die Mängelstatistik nicht erkennen. Dass Citan-Fahrer mehr Kilometer fahren, sollte bei einer Bewertung beachtet werden. Die Motoren erweisen sich als zuverlässig – auch mit Laufleistungen über 150.000 Kilometer. Schwächen zeigt der Citan bei der hinteren Beleuchtung und den Bremstrommeln und -scheiben. ■■■

verkehrs  
RUNDSCHAU  
Profi-Test

### Praxis-Urteil

Als kleiner Bruder von Vito und Sprinter hat sich der Citan seine eigene Fangemeinde unter dem Stern erschaffen – auch wenn er bei der Hauptuntersuchung keine Wunder vollbringt. Flottenbetreiber schätzen den Service aus einer Hand.

### Modellpflege

- 2012 Erste Generation
- 2019 Euro 6 dTEMP Motoren
- 2021 Zweite Generation
- 2023 Elektro-Variante

### OPEL COMBO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	42	67	84	112	128	146
Ohne Mängel	80,6	72,4	62,1	53	49,9	43,4
Geringe Mängel	8,5	10,2	12,1	15,3	17,3	20,1
Erhebliche Mängel	10,8	17,2	25,4	30,9	32,2	35,4
Gefährliche Mängel	0,2	0,2	0,3	0,7	0,7	1

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,9	5	8,3	10,4	10,9	11,9
Beleuchtung vorn	1	0,8	1,5	2,4	2,7	2,8
Beleuchtung hinten	2,9	4,2	5,8	6,4	8,4	12,6
Blinker/Warnblinkler	0,3	1	2,2	3,8	4,3	5,5
Achsaufhängung	0,4	0,6	3,7	5,9	6,2	8,4
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,4	2,2	6	6,7	10,9
Antriebswellen	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,1
Lenkanlage	0	0	0,4	0,5	0,5	0,5
Lenkgelenke	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	4,3
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,2	0,1	0,2	0,5	0,9
Ölverlust Motor/Antrieb	0,7	3,2	4,5	8,8	9,8	15,9
Motormanagement/AU	0,6	2,3	2,8	5,1	5,9	4,5
Auspuffanlage	0,1	0,3	3,7	5,6	5,8	7,5
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,4	0,9	1,7	1,4	1,3
Funktion Feststellbremse	0,1	0	0,4	0,9	1,3	0,9
Bremsleitungen	0,1	0	0,1	0,1	0,3	0,8
Bremsschläuche	0	0	0,2	0,2	0,3	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	1,7	5,2	4,7	4,6	3,9	4,3

## Bloß nicht auffallen!

Beim Opel Combo der aktuellen Generation handelt es sich um einen Hochdachkombi, dessen Seitenansicht unzweifelhaft seine enge Verwandtschaft mit Citroën Berlingo, Fiat Doblò, Peugeot Partner und Toyota Proace City dokumentiert. Die Vorgängergeneration basierte auf der alten Variante des Fiat Doblò, zuvor diente der Corsa als technische Grundlage. Der in zwei Längen (4,40 oder 4,75 Meter) erhältliche Combo kann auch als Elektroversion geordert werden. Seit der Modellpflege 2024 schafft er mit dem 50-kWh-Akku Strecken bis zu 345 Kilometer.

### Neue Wehwehchen

War es beim Vorgänger auffallend häufig die Auspuffanlage, zwickte es beim aktuellen Modell eher an anderen Stellen: Die Bremstrommeln und -scheiben sind bereits bei drei bis vier Jahre alten Exemplaren überdurchschnittlich oft nicht mehr in Ordnung. Mit voranschreitendem Alter zeigt die Achsaufhängung vermehrt Schwächen. Bei den Sieben- bis Achtjährigen weist ein knappes Drittel erhebliche Mängel auf und muss zur Nachprüfung anrollen. Weil die Basis immer wieder wechselte, variieren je nach Baujahr auch die Probleme. ■■■

verkehrs  
RUNDSCHAU  
Profi-Test

### Praxis-Urteil

Der Combo macht seine Sache ordentlich. Wer auf den Blitz am Kühlergrill setzt, dürfte mit dem gutmütigen Lastesel zufrieden sein. Die Unterschiede zu den baugleichen Modellen der anderen Marken liegen einzig und allein im Design.

### Modellpflege

- 2001 Combo C
- 2011 Combo D auf Basis Doblò
- 2018 Combo E
- 2021 Elektro-Version
- 2024 Neuer Combo E

### PEUGEOT PARTNER/RIFTER



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	-	97	113	-
Ohne Mängel	-	-	58,9	52,4	-
Geringe Mängel	-	-	17,2	20,3	-
Erhebliche Mängel	-	-	23,6	26,9	-
Gefährliche Mängel	-	-	0,3	0,4	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	-	-	8,5	8,4	-
Beleuchtung vorn	-	-	1	1,1	-
Beleuchtung hinten	-	-	14,8	18,3	-
Blinker/Warnblinkler	-	-	2,6	3,4	-
Achsaufhängung	-	-	0,9	2,2	-
Achsfedern/Dämpfung	-	-	0,7	1,5	-
Antriebswellen	-	-	1,1	0,3	-
Lenkanlage	-	-	0,4	0,3	-
Lenkgelenke	-	-	1	0,8	-
Rost/Riss/Bruch	-	-	0,2	0,3	-
Ölverlust Motor/Antrieb	-	-	6,3	9,2	-
Motormanagement/AU	-	-	5,2	4,8	-
Auspuffanlage	-	-	0,8	1,4	-
Funktion Betriebsbremsanlage	-	-	0,3	0,6	-
Funktion Feststellbremse	-	-	0,2	0,3	-
Bremsleitungen	-	-	0	0,1	-
Bremsschläuche	-	-	0	0,3	-
Bremstrommeln/-scheiben	-	-	2	4,7	-

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modell-einführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

## Kleines Lenkrad – freie Sicht

Seit die Servolenkung erfunden wurde, braucht es keine riesengroßen Lenkräder mehr zum einfachen Manövrieren. Dennoch ist die französische Marke Peugeot die bislang einzige, die seit einigen Jahren durchgehend auf extrem kleine Lenkräder setzt. Die Instrumente sind leicht erhöht angebracht, sodass der Blick des Fahrers nicht mehr durch das Lenkrad schweift, sondern darüber hinweg. Im Partner, der in der Pkw-Variante den Namen Rifter trägt, kommt dadurch ein Hauch Gokart-Feeling auf – eine echte Besonderheit im Kreis der leichten Nutzfahrzeuge! Die Nutzlast bei der Kastenwagen-Langver-

sion mit 4,4 Kubikmetern Ladevolumen liegt bei bis zu 953 Kilogramm.

### Auffällig unauffällig

Die langjährige Baugleichheit des Peugeot Partner mit dem Citroën Berlingo besteht auch weiterhin. Abgesehen von der hinteren Beleuchtungsanlage, dem Motormanagement/AU und zu häufigem Ölverlust bei Fahrzeugen der Jahre sieben bis acht erlaubt sich der Franzose mit dem kleinen Lenkrad kaum gravierende Schwächen. Die Praktiker vermelden ab rund 120.000 Kilometern eine Häufung lästiger Kleinmängel. ■■■

verkehrs  
RUNDSCHAU  
Profi-Test

### Praxis-Urteil

Die Cockpit-Anordnung im Peugeot ist ein echtes Alleinstellungsmerkmal im ansonsten technisch eher einheitlichen Stellantis-Stall. Wer viel in der Stadt unterwegs ist, sollte sich die Elektro-Version ansehen.

### Modellpflege

- 1996 Erste Generation
- 2003 Großer Facelift
- 2008 Zweite Generation
- 2014 Elektro-Version
- 2018 Dritte Generation
- 2024 Modellpflege

### RENAULT KANGOO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	34	59	81	107	124	141
Ohne Mängel	83,4	70,1	62,7	52,8	46,9	41
Geringe Mängel	7,6	12,5	15,2	16,2	15,6	15,6
Erhebliche Mängel	8,7	14,6	18	23,4	28,4	33
Gefährliche Mängel**	0,3	2,7	4,1	7,6	9	10,3

\*\* Grund für die hohen Werte bei den gefährlichen Mängeln sind defekte Lenkschlösser, die mit Zündschlüssel (auf Stellung 0) einrasten.

#### Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2	3,6	5,3	6,9	8,9	13,2
Beleuchtung vorn	0,4	0,6	0,3	0,6	0,8	1,6
Beleuchtung hinten	3,7	11,3	18	21,4	22,9	24,1
Blinker/Warnblinker	0,2	0,2	0,4	0,4	1,2	4,8
Achsaufhängung	0,2	0,3	0,7	2,6	6,5	9
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,2	0,6	1,9	4,3	5,7
Antriebswellen	0,1	0	0,1	0	0,2	0,6
Lenkanlage	0	0,1	0	0,2	0,3	0,6
Lenkgelenke	0,1	1,1	1,8	3,1	7	10
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	0,6	0,7	1,6	3,7	6,4
Motormanagement/AU	0,9	1,5	2	4,6	5,2	6,4
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,5	0,7	1,4
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,3	0,4	0,6	0,4	0,9
Funktion Feststellbremse	0,1	0,2	0,5	0,7	0,6	1,6
Bremsleitungen	0	0	0,3	1,5	6,1	8,4
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	0,9	3,4	4,9	5,4	6,2	7,4

## Klassiker aus Frankreich

Der Renault Kangoo zählt zu den stilprägenden Nutzfahrzeugen unserer Zeit. Die abgerundeten Ecken sind sein Erkennungsmerkmal. Sein Name leitet sich vom englischen Wort für Känguru („kangaroo“) ab und er ist ein Beispiel dafür, dass Autos immer größer werden. Die erste Generation im Jahr 1997 war ein kurzes, wendiges Vier-Meter-Auto mit nur 1,66 Metern Breite. Heutzutage ist der Kangoo 1,92 Meter breit und seine kürzeste Ausführung ist fast viereinhalb Meter lang. Dieser Größenzuwachs dürfte auf Kundenwünsche zur gewerblichen Nutzung zurückzuführen sein –

wobei der Franzose auch bei jungen Familien beliebt ist.

### Hinten wird's düster

Der Generationswechsel auf Nummer drei hat sich bei der Vorführung zur Hauptuntersuchung bisher nicht ausgezahlt: Nur 70,1 Prozent der Drei- bis Vierjährigen bekommen eine Plakette ohne Mängel. Allen voran die Heckbeleuchtung sowie die Bremsstrommeln und -scheiben stoßen den Prüfern negativ auf. Eine echte Bank ist hingegen der Antriebsstrang, der sich überdurchschnittlich zuverlässig zeigt. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

**Praxis-Urteil**  
Vom knuffigen Design der ersten beiden Kangoo-Generationen ist nichts mehr übrig, die Schwachstellen allerdings sind geblieben. Pluspunkte sammeln die Motoren mit ihrer Langlebigkeit.

- Modellpflege**
- 1997 Erste Generation
  - 2003 Modellpflege
  - 2005 Modellpflege
  - 2008 Zweite Generation
  - 2013 Modellpflege
  - 2021 Dritte Generation

### STREETSCOOTER B14/B16



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	29	-	-	-
Ohne Mängel	-	66,3	-	-	-
Geringe Mängel	-	5,7	-	-	-
Erhebliche Mängel	-	26,2	-	-	-
Gefährliche Mängel	-	1,9	-	-	-

#### Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	-	7,4	-	-	-
Beleuchtung vorn	-	0,3	-	-	-
Beleuchtung hinten	-	2,1	-	-	-
Blinker/Warnblinker	-	0,5	-	-	-
Achsaufhängung	-	15,6	-	-	-
Achsfedern/Dämpfung	-	0,3	-	-	-
Antriebswellen	-	0	-	-	-
Lenkanlage	-	0,7	-	-	-
Lenkgelenke	-	4,9	-	-	-
Rost/Riss/Bruch	-	1,3	-	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	-	0	-	-	-
Motormanagement/AU	-	0	-	-	-
Auspuffanlage	-	0	-	-	-
Funktion der Betriebsbremsanlage	-	1,6	-	-	-
Funktion der Feststellbremse	-	5,9	-	-	-
Bremsleitungen	-	1,5	-	-	-
Bremsschläuche	-	0,9	-	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	-	1	-	-	-

## Das Werk von Professoren

Der Wunsch der Deutschen Post nach einem elektrischen Zustellfahrzeug blieb seitens der etablierten Autohersteller unerfüllt. Daher orientierte man sich in Richtung Aachen, wo an der RWTH an einem möglichst kostengünstigen Elektroauto geforscht und entwickelt wurde. Die Streetscooter GmbH wurde zur Post-Tochter und die Fertigung beschleunigt. In den Hochphasen lag die jährliche Produktionskapazität bei 20.000 Fahrzeugen. Neben den Modellen Work und Work L gibt es auch einen Work XL auf Basis des Ford Transit – der allerdings mit dem traditionellen Streetscooter nichts mehr

zu tun hat. Neben der Post nutzen auch andere Gewerbe die E-Kastenwagen.

### Im Schwersteinsatz

Nur zwei Drittel der drei bis vier Jahre alten Streetscooter gelangen ohne Mängel durch die HU. Der tägliche Einsatz knapp an der Beladungsgrenze sowie das ständige Anfahren und Bremsen nahe der Bordsteinkante stellen eine besondere Herausforderung an das Material. Vor allem die Achsaufhängung und die Lenkgelenke leiden überdurchschnittlich oft und auch die Funktion der Feststellbremse ist zu häufig ungenügend. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

**Praxis-Urteil**  
Streetscooter sind Besonderheiten, aber wegen ihrer vergleichsweise eher geringen Reichweite (Work 20 kWh: 101 km, Work 40 kWh: 205 km) teilweise bereits überholt. Heute sind über 23.000 Streetscooter zugelassen.

- Modellpflege**
- 2016 Modell Work L
  - 2017 Modell XL auf Basis Ford Transit
  - 2024 Produktionsende in Düren

### VOLKSWAGEN CADDY



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	39	70	97	123	145	164
Ohne Mängel	84,6	78	74	65,3	60,1	54,3
Geringe Mängel	7	10	11,8	15,8	15,1	17,2
Erhebliche Mängel	8,4	11,8	14,1	18,6	24,2	27,6
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,1	0,3	0,5	0,8

#### Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,1	2,3	2,9	3,6	4,7	5
Beleuchtung vorn	0,1	0,3	0,4	0,7	1,3	1,7
Beleuchtung hinten	0,5	3	5,4	8,7	8	8,8
Blinker/Warnblinker	0	0,2	0,1	0,3	0,8	1,2
Achsaufhängung	0,2	0,3	1	2,1	5,5	7,6
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,8	1,1	2,2	3,9	5
Antriebswellen	0	0	0	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,1	0	0	0,1	0,2	0,3
Lenkgelenke	0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,5
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,5	2,8	3,9	7	7,1	9
Motormanagement/AU	0,2	0,5	0,8	1,2	1,5	1,8
Auspuffanlage	0	0,1	0,2	1,2	3,6	4,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,5	0,7	0,6	0,4	0,7
Funktion Feststellbremse	0,1	0	0,1	0,2	0,4	0,8
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0	0	0	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	3,3	4,5	5,6	6,1	6,4

## Das Maß aller Dinge?

Seit mehr als zwanzig Jahren ist der Caddy das, was er bis heute ist: Ein im polnischen Poznań produziertes leichtes Nutzfahrzeug, das sowohl als Kastenwagen als auch als Hochdachkombi angeboten wird. Früher war er eine Art umgebaute Seat Inca, davor ein kleiner Pick-up auf Basis des Golf I. Die technischen Veränderungen beim Wechsel von der dritten auf die vierte Generation halten sich in Grenzen, sodass einige nur von einem umfangreichen Facelift sprechen. Ein echter Neuaufschlag ist hingegen die aktuelle fünfte Generation, bei der die bisher übliche Starrachse durch eine Verbundlenkerachse ersetzt wurde.

Einen reinen Elektro-Caddy gibt es bisher nicht, der Plug-in-Hybrid kommt auf eine Reichweite von bis zu 121 Kilometern.

### Beinahe mit weißer Weste

Den mängelfreien Gebrauchtwagen gibt es nicht, aber der Caddy kommt bei entsprechender Wartung erstaunlich nahe an dieses Prädikat heran. Sechs von zehn Fahrzeugen in der Altersklasse neun bis zehn Jahre rollen ohne Beanstandungen über den Prüfstand. Bei den in die Jahre gekommenen Exemplaren mit Laufleistungen über 160.000 Kilometern machen nur Auspuff- und Bremsanlage von sich reden. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

**Praxis-Urteil**  
Der Spitzenplatz bei den Zulassungen belegt der Caddy nicht ohne Grund. Auch bei der Zuverlässigkeit lässt es sich die Krone nicht nehmen. Beim Blick in die aktuelle Preisliste fällt allerdings auf: Ein Schnäppchen ist der Caddy nicht mehr!

- Modellpflege**
- 2003 Caddy III, mit Langversion
  - 2010 Facelift
  - 2015 Caddy IV
  - 2020 Caddy V
  - 2024 Plug-in-Hybrid-Version

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

# TRANSPORTER

## CITROËN JUMPER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	47	79	103	133	156	170
Ohne Mängel	73,3	70,4	62,8	55,7	48,2	40,3
Geringe Mängel	9,8	11,6	16	15,9	18,9	21
Erhebliche Mängel	16,5	17,4	20,3	27	31	36,5
Gefährliche Mängel	0,3	0,6	1	1,3	1,9	1,9

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	7,5	6,7	7,3	8,6	12	17,2
Beleuchtung vorn	1,5	0,8	1	1,3	1,2	1,5
Beleuchtung hinten	3,7	3,2	5,3	7,7	12	16,3
Blinker/Warn blinker	2,2	2,4	2,4	4,3	5,9	7,8
Achsaufhängung	0,6	0,4	1,2	3,8	6,5	8,5
Achsfedern/Dämpfung	0,4	1,6	2,7	5,5	8,3	9,8
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3
Lenkanlage	0,2	0,6	0,9	1,3	1,7	2,6
Lenkgelenke	0,4	0,6	0,8	0,6	2,1	2,3
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,1	0,1	0,2	0,6	2,3
Ölverlust Motor/Antrieb	4,8	4,3	8,4	9,9	11,6	19,6
Motormanagement/AU	4	2,4	2,8	4	2,7	4,5
Auspuffanlage	0	0	0,3	0,7	1,2	2,3
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,5	0,9	1,2	1,4
Funktion Feststellbremse	1,4	1,9	2,8	4,7	5	5,2
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,3	0,6
Bremsschläuche	0	0,1	0,2	0,3	0,5	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	1,4	2,1	2,8	3,3	3,7	4,8

## Altgedienter Malocher

Der Jumper hat schon gut 30 Jahre auf dem Buckel, es verbindet ihn eine lange gemeinsame Geschichte mit Fiat Ducato und Peugeot Boxer. Er war eines der wenigen frontgetriebenen Modelle in seinem Segment, das ein Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ermöglichte. Mittlerweile hat er bei den Sicherheitssystemen mächtig aufgeholt. Die Ausführung Worker bietet zudem: verstärkte Federung, Unterfahr- und Motorschutz, Schmutzfänger, Grip-Control und Bergabfahrhilfe. Aktuell sind im Angebot drei 2,2-Liter-Dieselmotoren zwischen 120 und 180 PS plus eine 179-PS-Elektrovariante mit 110-kWh-Akku.

### Ölige Drohgebärden

So richtig in den Griff bekommt man die seit Langem bekannten Ölundichtigkeiten beim „Sevel“-Van offenbar nicht. Schon der junge Jumper fällt damit auf, bei den Elfjährigen kämpft jeder fünfte Franzose mit Leckagen. Daraus können irgendwann ernsthafte Motorschäden entstehen. Auffälligkeiten bei Achsfedern und Dämpfung sind ebenfalls sorgenvoll zu betrachten. Positiv zuverlässig stechen Antriebswellen und Auspuffanlage hervor. Insgesamt verzeichnet der Jumper ab dem neunten Nutzungsjahr fast zu einem Drittel erhebliche Mängel.

**verkehrs RUNDschau Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Der 2,2-Liter-HDI ist für hohe Leistungen ausgelegt, hat aber seine dokumentierten Schwächen: Motorölverlust mit entsprechenden Folgen.

**Modellpflege**  
1994 Erste Generation  
2002 Neue Motorengeneration  
2006 Neue Generation, 17 m³ Nutzvolumen  
2016 Facelift, Euro 6 Motoren  
2021 Elektro-Jumper  
2024 Neue Generation, erstmals Automatik, drei HDI-Motoren

## CITROËN JUMPY



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	41	74	107	134	-
Ohne Mängel	80,3	68,7	64,2	48,9	-
Geringe Mängel	10,4	15,9	16,5	24,2	-
Erhebliche Mängel	9,2	15,2	19	25,9	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,3	0,9	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	2,6	3,7	5,3	7,5	-
Beleuchtung vorn	2,2	2,9	2,8	1,4	-
Beleuchtung hinten	2,8	6,1	10,4	17,4	-
Blinker/Warn blinker	0,3	0	0,8	1,3	-
Achsaufhängung	0,1	0,4	1,4	4,8	-
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	0,3	1,2	-
Antriebswellen	0,3	0,1	0,5	1,2	-
Lenkanlage	0,2	0,1	0,1	0,2	-
Lenkgelenke	0	0,1	0,1	0,4	-
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,3	0,3	0,2	-
Ölverlust Motor/Antrieb	5,1	5,9	8,7	13,9	-
Motormanagement/AU	1,3	3,8	2,7	3,6	-
Auspuffanlage	0,2	0,2	0,5	3,9	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,3	0,3	0,7	-
Funktion Feststellbremse	0,1	0,2	0,3	1	-
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	-
Bremsschläuche	0	0	0	0	-
Bremstrommeln/-scheiben	2,3	4,9	5,4	5,5	-

## Licht- und Schattenspiel

Die französischen klassischen Eintonner Citroën Jumpy und Peugeot Expert kamen erstmals 1995 auf den Markt, erst zwölf Jahre später folgte die zweite Generation. Schließlich rollte 2016 die dritte Generation zu den Händlern – nicht nur eine vollständige Erneuerung: Die Franzosen verabschiedeten sich vorübergehend vom langjährigen Kooperationspartner Fiat und machten temporär mit Toyota gemeinsame Sache. Aktuell gibt es 1,5- und 2,0-Liter-HDI-Selbstzünder zwischen 120 und 177 PS sowie einen 136 PS starken batterieelektrischen Jumpy mit zwei Batteriegrößen.

### Turbolader im Auge behalten

Wo Licht ist, tritt auch Schatten auf: Der im Stellantis-Konzern beheimatete Citroën Jumpy gilt als Modell mit langlebigen Motoren, lässt aber in jüngerer Vergangenheit mit Turbolader-Problemen aufhorchen – nicht erst bei ausufernden Laufleistungen. Bleibt abzuwarten, wie sich der 1,5-Liter-HDI hier künftig schlägt. Insgesamt glänzt der Jumpy mit langer Mängelfreiheit bei Bremsleitungen und -schläuchen. Seine Bremstrommeln hingegen gehören zu den Schwachstellen. Letzteres gilt auch für Ölverlust und Beleuchtung.

**verkehrs RUNDschau Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Kraftstoffsparend mit Einstiegsdiesel, komfortabel mit Achtstufen-Automatik oder leise surrend als Stromer: Die Jumpy-Angebotspalette ist reichhaltig, den bekannten Schwachstellen kann man mit gezielter Wartung begegnen.

**Modellpflege**  
1995 Modelleinführung  
2007 Zweite Generation  
2016 Dritte Generation  
2020 BEV verfügbar  
2023 Modellpflege, neue Front, verbesserte Assistenzsysteme

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

### FIAT DUCATO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	51	88	125	151	165	174
Ohne Mängel	73,2	65,4	57,7	53,7	48	41,9
Geringe Mängel	11,1	12,7	15,5	15,8	17,1	17,9
Erhebliche Mängel	15,3	21,2	25,7	29	32,7	37,4
Gefährliche Mängel	0,3	0,6	1,1	1,3	2	2,6

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	4	6,4	9,3	9,8	11,9	18,1
Beleuchtung vorn	1,5	2	1,8	1,7	1,5	1,5
Beleuchtung hinten	4,6	4,4	6,6	8,4	10,4	14,7
Blinker/Warnblinker	2,1	2,8	3,6	4,4	6,1	7,4
Achsaufhängung	0,4	0,8	1,8	4	6,4	9,1
Achsfedern/Dämpfung	0,4	2,1	2,7	5,4	8,5	9,3
Antriebswellen	0	0,2	0,3	0,2	0,4	0,1
Lenkanlage	0,2	0,4	0,7	0,9	1,8	2,4
Lenkgelenke	0,6	1,3	1,1	0,9	1,3	2,7
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,2	0,3	0,4	0,7	2,5
Ölverlust Motor/Antrieb	2,8	5,8	7,8	8,6	9,2	13,9
Motormanagement/AU	2,8	4,2	4,8	4,8	3,8	6,4
Auspuffanlage	0,2	0,2	1,3	3,5	3,6	3,7
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,4	0,7	1	1,2	1,8
Funktion Feststellbremse	1,7	3,2	4	5,5	6,2	8
Bremsleitungen	0	0	0,1	0,2	0,6	0,7
Bremsschläuche	0,1	0,2	0,2	0,4	0,5	0,6
Bremstrommeln/-scheiben	1,5	2,2	3,1	3,9	4,1	4,6

## Italienischer Liebling

Im Land, in dem die Zitronenbäume blühen, funkelt auch das Transportergeschäft. Der Fiat Ducato hält nicht nur seit 1982 die Flagge der Reisemobilisten hoch: Nach langjähriger Phase der Zusammenarbeit mit dem PSA-Konzern sind beide 2021 unters Stellantis-Dach geschlüpft. Neben Citroën Jumper und Peugeot Boxer sind nun auch Opel Movano sowie als Gast Toyota Proace Max mit von der Partie. Mittlerweile sind die drei Multijet3-Dieselmotoren mit Leistungen zwischen 120 und 180 PS auf Euro 6e umgestellt. Die Nutzlast liegt bei bis zu rund 1,2 Tonnen. Einen Elektro-Ducato gibt es seit 2021.

**Sammelsurium von Mängeln**  
Die erhofften Segnungen der Stellantis-Epoche im Zusammenhang mit der Modellpflege 2024 wird man abwarten müssen. Fakt ist, dass wie bei den engen Verwandten aus dem gleichen Werk beim Ducato in der zweiten Zyklushälfte nach sechs Jahren mit defekter Beleuchtung, ausgeschlagenen Achsträgern und problematischen Bremskomponenten zu rechnen ist. Und: Erhebliche Mängel treten bereits nach drei Jahren Nutzung auf – bei jedem fünften Ducato ist es ein Sammelsurium aus Defekten rund um Bremsbauteile, Ölverlust und Beleuchtung. ■■■

### Praxis-Urteil Profi-Test

Zwei Drittel aller Campingfreunde schwören auf den Italiener als Trägerfahrzeug. Der Transporter hat bereits mit dem 120-PS-Selbstzünder einen drehmomentfreudigen und wirtschaftlichen Motor am Start.

#### Modellpflege

- 1994 Zweite Generation
- 2006 Dritte Generation (Typ 250)
- 2011 Euro 5 Motor und Facelift
- 2016 Einführung Euro 6 Motor
- 2021 Vorstellung e-Ducato
- 2024 Modellpflege

### FORD TRANSIT/TOURNEO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	44	77	106	133	153	165
Ohne Mängel	83,2	75,3	66,7	59,8	50,2	36,3
Geringe Mängel	6,8	10,1	13,8	16,6	19,7	22,7
Erhebliche Mängel	9,9	14,4	19,2	23,3	29,3	39,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,3	0,3	0,6	1,3

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,7	3	4	4,4	5,6	9,2
Beleuchtung vorn	1,9	2,3	2,7	2,9	2,1	1,8
Beleuchtung hinten	1,9	4,4	7,5	10,1	16,5	29,1
Blinker/Warnblinker	2,1	3,2	4,2	5,1	4,4	4,3
Achsaufhängung	0,1	0,4	1,1	3,7	7,7	13,3
Achsfedern/Dämpfung	0,2	1,2	2,4	3,1	3,4	4,6
Antriebswellen	0,1	0,2	0,3	0,4	0,8	0,8
Lenkanlage	0,1	0,2	0,9	1,1	1,8	2,5
Lenkgelenke	0,1	0,2	0,4	0,4	1,6	2,9
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	5,4
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1	2,3	4,9	5,6	8,2	17,8
Motormanagement/AU	0,7	1,4	2,7	2,7	2,8	5
Auspuffanlage	0	0,1	0,2	1,6	2	1
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,2	0,4	0,6	1,1
Funktion Feststellbremse	0,1	0,1	0,3	0,3	0,7	1,1
Bremsleitungen	0	0,1	1,2	2,4	5,4	10,9
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	2,4	3,3	4,1	5,4	8,7

## Weithin geschätzt

Das Lastentier von Ford hat eine abwechslungsreiche Geschichte hinter sich – läuft es doch seit 60 Jahren vom Band. Schier unzählige Varianten stecken hinter dem Kastenwagen, Pritschenwagen und Kleinbus. Weiterhin wird der aktuelle Transit für den europäischen Markt in der Türkei produziert, wahlweise mit Front-, Heck- oder Allradantrieb. Insbesondere für den US-amerikanischen Markt hat Ford als Spitzenmodell einen 200 PS starken 3,2-Liter-Selbstzünder aufgelegt. Mittlerweile decken hierzulande die Zweiliter-Dieselmotoren mit Leistungen zwischen 105 und 165 PS die

meisten Anforderungen zufriedenstellend ab.

#### Begeht und problematisch

Längst handelt es sich beim Transit um ein begehrtes Weltauto. Nach fünf Jahren nehmen erhebliche Mängel überdurchschnittlich im Vergleich zu allen Nfz bis 3,5 Tonnen zu, womit jeder fünfte Transit auffällig wird. Nach einem Jahrzehnt steigen Undichtigkeiten sprunghaft an, dann hat bald jeder fünfte Transit massive Probleme damit. Gängige Schwierigkeiten liegen bei der Beleuchtung, den Bremsen und der Achsaufhängung. ■■■

### Praxis-Urteil Profi-Test

Der Ford Transit gilt als ein echter Konkurrent zu Mercedes Sprinter und VW Crafter. Er ist bekannt als ein robuster Transporter mit wirtschaftlichen Motoren und einer höchsten Nutzlast von 2,5 Tonnen beim 500L4.

#### Modellpflege

- 2006 Sechste Generation
- 2011 Euro 5 Motoren
- 2014 Siebte Generation
- 2016 Euro 6 Motoren
- 2019 Neue Front und Motoren
- 2022 Erster E-Transit

### MAN TGE



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	52	100	-	-	-
Ohne Mängel	79,7	73,2	-	-	-
Geringe Mängel	10,3	14,9	-	-	-
Erhebliche Mängel	9,9	11,7	-	-	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	-	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	1,4	2,9	-	-	-	-
Beleuchtung vorn	0,3	0,4	-	-	-	-
Beleuchtung hinten	4,5	6,5	-	-	-	-
Blinker/Warnblinker	0,6	1	-	-	-	-
Achsaufhängung	0,2	0,2	-	-	-	-
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	-	-	-	-
Antriebswellen	0,1	0,3	-	-	-	-
Lenkanlage	0	0,1	-	-	-	-
Lenkgelenke	0	0,3	-	-	-	-
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,5	-	-	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	3,1	5,5	-	-	-	-
Motormanagement/AU	1	1,7	-	-	-	-
Auspuffanlage	0	0,2	-	-	-	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	-	-	-	-
Funktion Feststellbremse	0	0,2	-	-	-	-
Bremsleitungen	0	0,1	-	-	-	-
Bremsschläuche	0	0,1	-	-	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	0,2	1	-	-	-	-

## VW-Konzern lässt grüßen

Die Wurzeln des MAN TGE liegen im VW Crafter II. Im Jahr 2017 konnte MAN damit sein Nutzfahrzeugprogramm nach unten erweitern. Seitdem wird der Transporter wie der VW-Verwandte im polnischen Werk Września gebaut. Unterscheiden lässt er sich in erster Linie äußerlich durch typisches „Badge-Engineering“, also mit MAN-Logo an der Kühlermaske, die nur eine Querstrebe besitzt, und am Heck. Aktuell sind drei 2-Liter-Vierzylinder-Dieselmotoren mit Direktinspritzung im Angebot: 140, 163 oder 177 PS. Wie bei MAN üblich stehen die PS-Zahlen als Typenbezeichnung am vorde-

ren Kotflügel. Heck-, Front- oder Allradantrieb ist wählbar – Kombinationen mit Sechsgangschaltung oder Achtstufen-Automatik. Die Elektrovariante ist gegenwärtig nicht mehr erhältlich.

#### Jungspund mit Auffälligkeiten

Wahrlich keine Kleinigkeit: Über die letzten Jahre seit Einführung lässt sich feststellen, dass die Beleuchtung hinten eine deutliche Schwachstelle markiert. Obendrein fällt jeder zwanzigste Prüfling bei der Hauptuntersuchung durch Ölverlust bei Motor und Antrieb auf – wohlge-merkt: nach drei Jahren. ■■■

### Praxis-Urteil Profi-Test

Der TGE hat seinen Platz gefunden und kann auf Angebotsvielfalt setzen. MAN-Außendienstmitarbeiter organisieren den Vertrieb, bei Reparaturbedarf steht das MAN-Werkstattnetz zur Verfügung.

#### Modellpflege

- 2017 Einführung von vier Radständen, vier Leistungsvarianten, Allrad, Front- wie Heckantrieb
- 2018 e-TGE als BEV
- 2019 Telematik, Wohnmobil
- 2024 Modellpflege

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modell-einführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

### MERCEDES-BENZ SPRINTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	48	97	139	170	195	211
Ohne Mängel	79,9	72,2	64,1	57,5	49,3	41,1
Geringe Mängel	7,4	9,9	12,8	15,9	18,8	21,4
Erhebliche Mängel	12,5	17,3	22,4	25,7	30,6	35,5
Gefährliche Mängel	0,2	0,6	0,6	0,9	1,3	1,9

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,1	3,5	5,4	5,9	5,9	8,2
Beleuchtung vorn	0,5	0,6	1	1,6	2,1	1,8
Beleuchtung hinten	3,5	5,1	8,7	11,1	13	15,5
Blinker/Warnblinker	1	1,8	3,3	4,6	5,4	7,2
Achsaufhängung	0,3	0,7	1,9	2,9	4,1	6,2
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,2	0,7	1,4	2,5	3,9
Antriebswellen	0,2	0,2	0,1	0	0	0,1
Lenkanlage	0	0,1	0,4	0,8	1,1	2
Lenkgelenke	0,2	1,3	2,4	2,9	5,9	8,7
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,9
Ölverlust Motor/Antrieb	0,8	1,4	3	6,1	12,7	19,2
Motormanagement/AU	1	1,8	3,7	4	3,5	6,5
Auspuffanlage	0,1	0,3	0,7	1,8	3,4	4,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,3	0,3	0,5	0,7	0,8
Funktion Feststellbremse	1,2	2,5	2,9	3,8	5,4	6,3
Bremsleitungen	0	0,1	0,8	4,1	8,6	10,5
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	2	3,9	4,2	3,7	4,3	5

## Stramme Führungsrolle

Mehr Aufmerksamkeit wird kaum einem Fahrzeug zuteil, da man gemeinhin von der Sprinter-Klasse spricht – und dies ziemlich rasch nach der Einführung der ersten Generation 1996. Der Aufstieg bescherte auch VW Erfolg, da von Anbeginn bis 2016 leicht verändert und mit anderen Motoren der VW LT2 und ab 2006 der Crafter als enger Verwandter produziert wurden. Auch die dritte Sprinter-Generation läuft seit 2018 in geschlossenen Karosserievarianten (Kastenwagen/Kombi) in Düsseldorf vom Band, während die offenen Baureihen (Fahrerhaus/Doppelkabine) aus Ludwigsfelde kommen. Vorderradantrieb kam als

Option bei der dritten Generation für kleinere Längen, Motorisierungen und Zuladungen hinzu. Der Elektro-Sprinter wurde 2020 aufgelegt.

### Das verflixte zehnte Jahr

Die Vorreiterrolle zu übernehmen ist nicht leicht. Noch schwieriger ist es, sie zu behalten. Nicht ganz die Hälfte der Sprinter erreicht nach zehn Jahren das Prädikat mangelfrei; ein Drittel dagegen hat erhebliche Mängel. Eine besonders kritische Betrachtung muss sich der Namensgeber der Klasse gefallen lassen. Auffällig sind Ölverlust, Beleuchtung und Bremsen. ■■■

### Praxis-Urteil Profi-Test

Ausstattung und Zuverlässigkeit gelten beim Sprinter als wesentliches Gut. Aber die Konkurrenz schläft nicht – und ist fallweise größer oder günstiger.

### Modellpflege

- 1996 Erste Generation
- 2000 Facelift, neue Motoren
- 2006 Zweite Generation
- 2009 Euro 5 Motoren
- 2013 Modellpflege
- 2018 Dritte Generation
- 2020 Elektro-Sprinter

### MERCEDES-BENZ VITO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	46	83	125	161	187	201
Ohne Mängel	81,8	74,6	70,8	60,4	51,9	46,4
Geringe Mängel	6	8,5	9,8	14,7	16,4	16,8
Erhebliche Mängel	11,9	16,3	18,9	24,1	30,1	34,6
Gefährliche Mängel	0,3	0,6	0,4	0,8	1,6	2,1

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,5	5,3	5,4	5,7	7,5	9,2
Beleuchtung vorn	0,6	0,6	0,7	1,1	1,8	3
Beleuchtung hinten	1,4	2,7	3,3	4,1	8,6	11,8
Blinker/Warnblinker	0,2	0,4	0,3	0,5	2,5	4,9
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,7	2,1	7,4	10,1
Achsfedern/Dämpfung	0,5	1,5	3,2	5	3,2	3,7
Antriebswellen	0,1	0,1	0	0	0,1	0,1
Lenkanlage	0	0,1	0	0,1	0,5	1,1
Lenkgelenke	0	0	0,1	0,2	0,6	0,8
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,7	2	2	6,9	8,7	9,4
Motormanagement/AU	0,5	1,3	2,2	2,5	2,8	4,1
Auspuffanlage	0	0,1	0,5	1,1	4,4	5,9
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,4	0,3	0,6	1,5
Funktion Feststellbremse	1,1	1,9	2,5	3,7	6,1	7,1
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,1	1,4
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,2	0,4	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	1,4	2,9	3,4	5,1	4,6	5

## Dem VW-Bus Paroli bieten

Mercedes-Benz ließ 1996 in Spanien die erste Generation von Vito (Transporter) und V-Klasse vom Band rollen, einen Kleinbus als Alternative zum VW-Bus. Qualitätsprobleme, vor allem Rost, machten die Runde, wurden aber mit der zweiten Generation 2003 ausgeräumt. Funktionale Lösungen und stabile Materialien sorgen auch bei der dritten Generation ab 2014 für ein Weiterkommen des mittelgroßen Transporters. Es gibt ihn immer noch aus Spanien und in den drei Ausführungen als Tourer, Mixto und Kastenwagen. Bei den Antrieben stehen aktuell Selbstzünder mit Leistungen zwischen

102 und 237 PS bereit sowie ein E-Vito mit stark erhöhter Reichweite auf 480 Kilometer.

### Zunehmend lernfähig

Die Schokoladenseite liegt beim Vito in den Bremsleitungen und Bremsschläuchen. Aber auch Antriebswellen und die Lenkanlage können sich weithin sehen lassen. Stabil gefestigt hat sich zudem der Rückgang des Schmiermittelverlusts am Motor und Antrieb. Ausreißer sind die Beleuchtung – insbesondere hinten – und die Achsaufhängung bei den älteren Modellen. ■■■

### Praxis-Urteil Profi-Test

Je nach Anforderung kann der Eintonner mit Ladekapazität oder bis zu neun Plätzen punkten; solides Flottenfahrzeug. Mercedes-typisch wurden bei der neuesten Modellpflege noch mal Assistenzsysteme draufgesetzt.

### Modellpflege

- 1996 Erste Generation
- 2003 Neues Modell, HWD/4WD
- 2014 Dritte Generation
- 2018 Modellpflege
- 2024 Modellpflege, eVito
- 2025 Modellpflege, neue FAS

### MERCEDES-BENZ VIANO



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	91	105	135	162
Ohne Mängel	-	73,2	64,9	57,6	50,6
Geringe Mängel	-	9,3	14,2	17	20,5
Erhebliche Mängel	-	17,1	20,4	24,4	27,5
Gefährliche Mängel	-	0,3	0,5	1	1,3

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	-	5	5,4	6,8	7,4
Beleuchtung vorn	-	0,4	0,4	0,8	0,6
Beleuchtung hinten	-	2,2	3,4	4,5	9
Blinker/Warnblinker	-	0,3	0,4	0,4	0,9
Achsaufhängung	-	0,3	0,7	1,8	2,1
Achsfedern/Dämpfung	-	1,8	2,3	3,5	2,9
Antriebswellen	-	0	0,1	0	0,2
Lenkanlage	-	0,1	0,1	0,1	0,3
Lenkgelenke	-	0,1	0,1	0,1	0,2
Rost/Riss/Bruch	-	0,1	0,1	0,1	0,2
Ölverlust Motor/Antrieb	-	2,4	8,7	11,4	13,3
Motormanagement/AU	-	2,5	3,7	4,8	6,1
Auspuffanlage	-	0,1	0,3	0,4	0,7
Funktion Betriebsbremsanlage	-	0,3	0,4	0,5	1,2
Funktion Feststellbremse	-	2,1	2,7	3,7	4,8
Bremsleitungen	-	0	0	0	0
Bremsschläuche	-	0,2	0,1	0,4	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	-	3,4	5,5	5,7	6,2

## Mit Limousinen-Komfort

Inzwischen wundert es niemanden, wenn man in einem Fahrzeug vorfährt, das aussieht wie ein Kleinbus, aber innen Limousinen-Komfort bietet: Das war 2003 noch keine Selbstverständlichkeit. Geräumigkeit gehörte beim Hecktriebler Viano, der Van-Variante des Vito, zum guten Ton. Das Gefährt war in der kompakten Version – es gab auch längere – gerade mal 4,77 Meter lang. Fahrwerksanpassungen und verbesserte Geräuschdämmung wurden im Laufe der Zeit durchgeführt, Vier- und Sechszylinder-Triebwerke nach dem Otto- oder Dieselpinzip gehörten zum guten Ton. Ab 2014 endete das Kapitel

Viano und ging in die V-Klasse über.

### Er hat die Nase vorn

Anfänglich gehörten Undichtigkeiten an Motor und Getriebe zu den Problemzonen. Mehr als jeder Zehnte hatte Ölfeuchte-Auffälligkeiten, was Mercedes aber schließlich in den Griff bekam. Im Vergleich zum Vito schneidet der Viano über die Nutzungsdauer in allen Mängel-Disziplinen einen Tick besser ab, wahrscheinlich wegen weniger robuster Nutzung: Der Hälfte der Van-Modelle wurde nach zehn Jahren noch Mängelfreiheit attestiert. ■■■

### Praxis-Urteil Profi-Test

Sowohl Vito als auch Viano haben sich als Vorläufer der V-Klasse einen guten Ruf erworben. Eine gewisse Robustheit mit alltagstauglichen Fähigkeiten stand über die Nutzungsdauer hinweg nicht infrage.

### Modellpflege

- 2003 Modelleinführung Viano
- 2005 Viano wird „Van of the Year“
- 2010 Modellpflege, Bugpartie, Motoren
- 2014 Große Modellpflege der V-Klasse und Ende des Viano

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

### OPEL MOVANO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	74	107	133	147	171
Ohne Mängel	76,9	68,8	60,7	51,5	49,8	41,9
Geringe Mängel	10,1	12,1	15,6	17,3	17,4	20,8
Erhebliche Mängel	12,6	16,5	19	22,8	24,6	29
Gefährliche Mängel**	0,4	2,6	4,7	8,3	8	8,2

\*\* Grund für die hohen Werte bei den gefährlichen Mängeln sind defekte Lenkschlösser, die mit Zündschlüssel (auf Stellung 0) einrasten.

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,6	5,3	5,6	7,1	7,7	7,4
Beleuchtung vorn	0,5	0,7	1,4	1,2	0,9	1,2
Beleuchtung hinten	2,9	6,8	12,5	16,8	16,6	22,7
Blinker/Warnblinker	1,8	2,2	3,8	5,4	4,8	8,6
Achsaufhängung	0,2	1	2	2,3	3,5	5,9
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,5	0,6	0,8	2,2	4,7
Antriebswellen	0,1	0,1	0	0,1	0,1	0,8
Lenkanlage	0,1	0,1	0,2	0,6	0,8	1,3
Lenkgelenke	0,3	0,2	0,3	1	1,4	1,1
Rost/Riss/Bruch	0	0,2	0,2	0,3	0,3	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	3,8	3,7	3,6	5,5	8,2
Motormanagement/AU	2,7	3,2	2,9	3,8	4,9	4,3
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,6
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,4	0,9	1,2	2,2	1,5
Funktion Feststellbremse	0,1	0,3	0,7	1,8	3	2,7
Bremsleitungen	0	0	0,8	1,5	4	7,1
Bremsschläuche	0,1	0,3	0,5	0,5	0,4	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1,4	2,3	2,8	3,7	5,1	5,1

## Stallwechsel vor vier Jahren

1998 stieg Opel ins Transportergeschäft mit dem Movano (Kunstwort von move, englisch „bewegen“) in der Klasse oberhalb der Eintonner ein. Die Rüsselsheimer gingen dazu eine Kooperation mit Renault ein, was dazu führte, dass nicht nur weitgehende Baugleichheit mit dem Master bestand. Auch der Nissan-Allianzpartner verkaufte einen Renault-Ableger unter der Bezeichnung NV400. Eine Generation weiter endete die Zusammenarbeit im Jahr 2021, weil Opel inzwischen im Stellantis-Konzern mit Fiat Ducato & Co verbunden war.

### Kontinuierliche Mängelliste

In den letzten vier Jahren gleicht der Opel Movano also den Modellen Fiat Ducato, Citroën Jumper und Peugeot Boxer sowie dem Proace Max vom Kooperationspartner Toyota. Betrachtet man die langjährige Mängelliste, ergibt sich durch den Stallwechsel von Renault zu Stellantis kein gravierender Sprung bei einzelnen Punkten – weder nach vorn noch nach hinten. Immerhin: Über drei Viertel passieren die erste Prüfung nach zwei Jahren ohne Mängel. Das schafft nach acht Jahren nur noch die Hälfte. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

**Praxis-Urteil**  
Der Movano ist vielfältig – unter anderem mit drei Antriebsmöglichkeiten: Mit den bewährten Dieselmotoren aus dem Stellantis-Konzern, seit 2021 vollelektrisch als Movano-e und kurzzeitig (2024) auch mit wasserstoffbetriebener Brennstoffzelle.

### Modellpflege

- 1998 Movano A
- 2006 Erstes Facelift, neue Motoren
- 2010 Facelift, neuer Euro 5 Motor
- 2014 Modellpflege
- 2021 Movano C (Stellantis-Basis)

### OPEL VIVARO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	36	81	98	132	159	174
Ohne Mängel	79	68,4	64,2	54	46,6	37,8
Geringe Mängel	9,8	8,7	10,5	11,7	11,8	13,8
Erhebliche Mängel	11,1	22,4	24,9	33,4	39,4	44,9
Gefährliche Mängel	0,2	0,5	0,4	0,9	2	3,1

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,9	4,8	5,1	4,8	7,4	10,7
Beleuchtung vorn	2,2	4,4	4,4	4,8	3,8	1,9
Beleuchtung hinten	4,7	5,1	7,6	12,5	16,9	19,8
Blinker/Warnblinker	0,1	0,7	0,8	1,2	3,1	4,2
Achsaufhängung	0,1	5,1	7,2	9	9,9	13,4
Achsfedern/Dämpfung	0,1	2,4	1,5	4,7	3,5	3,8
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0,2
Lenkanlage	0	0,1	0,2	0,3	1,1	1,8
Lenkgelenke	0,1	1,9	3,2	11,1	16,8	15,9
Rost/Riss/Bruch	0,6	0	0,2	0,2	0,4	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	2,6	4,2	5,5	5,8	6,1	9,9
Motormanagement/AU	0,9	2,5	5,7	5,5	6,1	6,9
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,9	0,7	0,3	1
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,5	0,8	1	1,9
Funktion Feststellbremse	0,1	0,2	0,3	0,5	2,2	4,8
Bremsleitungen	0	0	0	0,2	4	10,7
Bremsschläuche	0	0,1	0,2	0,5	0,8	1,6
Bremstrommeln/-scheiben	2,1	5	4,7	6,7	8,1	9,5

## Jetzt bei Stellantis

Der Vivaro kam 2001 als Nachfolger des inzwischen fast vergessenen Opel Arena auf den Markt. Wie jener war er ein Abbild des Renault Trafic – ebenso die nächste Generation, der Vivaro B (2014 bis 2019). Seine recht kurze Bauzeit erklärt sich aus der Tatsache, dass Opel von PSA übernommen wurde (heute Stellantis). Die Zusammenarbeit mit dem Konkurrenten Renault wurde damit beendet. Der Vivaro C ist jetzt Partnermodell von Peugeot Expert, Fiat Scudo, Citroën Jumpy sowie Toyota Proace und wird wie jene lediglich mit geänderter Bugpartie im nordfranzösischen Transporterwerk Hor-

dain gebaut. Die Kleinbus-Variante heißt jetzt Opel Zafira.

### Frühere Hauptmängel gemindert

Die früheren Hauptmängel hintere Beleuchtung, Achsaufhängung und Bremsanlage insgesamt können seit dem Übergang in den Stellantis-Konzern nicht mehr in dieser Höhe festgestellt werden. Die letzten sechs Jahrgänge zeigen deutlich bessere Ergebnisse. Nach wie vor ein Problem: Über dem Durchschnitt aller geprüften leichten Fahrzeuge liegen Beleuchtung hinten, Achsaufhängung und Lenkgelenke. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

**Praxis-Urteil**  
Seit der Übernahme durch PSA beziehungsweise durch das Aufgehen in den Stellantis-Konzern ist der als Fronttriebler angebotene Vivaro jetzt auch mit Allrad lieferbar.

### Modellpflege

- 2001 Vivaro A auf Renault-Basis
- 2006 Modellpflege
- 2014 Vivaro B auf Renault-Basis
- 2019 Vivaro C auf PSA-Basis
- 2020 Vivaro-e
- 2020 Vivaro-e mit Fuel-Cell
- 2025 Ende H<sub>2</sub>-Version

### PEUGEOT BOXER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	80	108	137	164	165
Ohne Mängel	74	68,3	59,8	53,7	44,8	39,1
Geringe Mängel	10,3	12	16,4	17,8	19,3	17,6
Erhebliche Mängel	15,4	19,3	22,7	26,9	33,9	40,6
Gefährliche Mängel	0,3	0,4	1	1,4	1,5	2,4

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	6,8	8,1	8,2	8,8	12,4	20,1
Beleuchtung vorn	1,2	0,9	0,9	0,9	1,3	2,1
Beleuchtung hinten	3,2	3,5	5,5	7,6	11,5	16,3
Blinker/Warnblinker	2,2	2,8	3	4,1	6,4	8,5
Achsaufhängung	0,3	0,3	1,5	3,7	7,1	8,2
Achsfedern/Dämpfung	0,4	1,7	3,7	6,4	10,1	11,7
Antriebswellen	0	0,1	0,2	0,3	0,5	0,1
Lenkanlage	0,1	0,7	1,1	0,9	1,9	2,3
Lenkgelenke	0,3	1,1	0,8	0,7	2,2	2,4
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,1	0,2	0,2	0,7	2,2
Ölverlust Motor/Antrieb	3,5	5,2	10,2	12,2	12,7	19,3
Motormanagement/AU	2,9	2,5	3,1	3,7	3,1	6,9
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,3	0,5	0,9	2,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,5	1,1	1,4	1,1
Funktion Feststellbremse	1,6	2,5	3,9	4,8	6,2	7,6
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,5	0,8
Bremsschläuche	0	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	1,3	2,2	3	2,9	5,1	4,4

## Ducato-Zwilling

Seit 1982 rollt der Peugeot Boxer unter anderem als Derivat des Fiat Ducato von den Bändern des Werks Sevel-Sud in Italien. Interessant, mit einem anderen sportlichen Namen in der Sprinter-Klasse anzutreten! Seit 2006 baut man die Serie III, die vielfach modellgepflegt wurde, das bisher letzte Mal 2024. So wurden die Dieselmotoren verschärften Abgasnormen angepasst und elektronische Fahrhilfen und Sicherheitssysteme eingebaut. Zeitweise gab es auch einen bivalenten Ottomotor, der mit Erdgas und Benzin betrieben wurde. Allradantrieb kommt vom elsässischen Spezialisten Dangel.

### Augen auf beim Gebrauchtkauf

Da der Peugeot Boxer dem Fiat Ducato technisch gleicht, sind auch die Schwerpunkte bei den Mängeln dieselben. Vor allem bei Exemplaren, die älter als sechs Jahre sind, muss das Augenmerk vor dem Kauf eines Gebrauchten besonders auf folgende Teile gerichtet werden: Beleuchtung, Achsträger und alle Teile der Bremsanlagen. Jeder zehnte Boxer zeigt Ölverluste an den Aggregaten. Und: Erhebliche Mängel treten bei jedem fünften Boxer schon nach drei bis vier Jahren auf. Von guter Qualität sind Antriebswellen und Bremsleitungen. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

**Praxis-Urteil**  
Obwohl baugleich mit dem Fiat Ducato, hat der Peugeot Boxer nie dessen Bekanntheitsgrad und Stückzahlen erreichen können. Ob sich das unter dem gemeinsamen Stellantis-Pro-Dach ändert, bleibt abzuwarten.

### Modellpflege

- 1994 Zweite Generation
- 2002 Modellpflege, neue Motoren
- 2006 Dritte Generation
- 2011 Modellpflege
- 2020 Elektro-Boxer
- 2024 Modellpflege

### PEUGEOT EXPERT



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	47	77	105	-	-
Ohne Mängel	73,6	65,7	59,6	-	-
Geringe Mängel	14,3	15,5	18,3	-	-
Erhebliche Mängel	12	18,6	22	-	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	10-11
Abblendlicht	3,7	3,4	6,9	-	-	-
Beleuchtung vorn	3,3	3,1	3,2	-	-	-
Beleuchtung hinten	3,2	5,1	10,8	-	-	-
Blinker/Warn blinker	0,1	0,4	0,9	-	-	-
Achsaufhängung	0,2	0,6	1,9	-	-	-
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0	0,4	-	-	-
Antriebswellen	0,2	0,3	0,1	-	-	-
Lenkanlage	0	0,1	0,2	-	-	-
Lenkgelenke	0,1	0	0	-	-	-
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,3	0,4	-	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	7	9	9,9	-	-	-
Motormanagement/AU	1,4	6,7	4,4	-	-	-
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,2	-	-	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,1	0,3	-	-	-
Funktion Feststellbremse	0,1	0	0,9	-	-	-
Bremsleitungen	0	0	0	-	-	-
Bremsschläuche	0	0	0	-	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	2,5	4,9	5,7	-	-	-

## Das Mittelding

Expert heißt das mittlere Modell des Angebots leichter Nutzfahrzeuge von Peugeot. War die erste Generation noch eine Ableitung der Eurovan-Großraumlimousinen, so wurde die zweite Generation (2007–2016) verlängert und in einen Transporter/Kleinbus verwandelt, der mit zwei Radständen in der Eintonner-Klasse mitmischte. Dabei blieb es auch in der dritten Generation, in der die Ausführung für den Personentransport Traveller genannt wurde. Seit 2020 gibt es einen batterieelektrischen Expert, seit 2021 ein Modell mit Wasserstoffantrieb.

**Mit mehreren Anläufen**  
Rückleuchten, Ölverlust, Bremsstrommeln und -scheiben, Abblendlicht – das sind in dieser Reihenfolge die größten Posten auf der Mängelliste nach sechs Jahren. Tadellos sind bis dahin Lenkgelenke, Bremschläuche und -leitungen. Nach zwei Jahren und durchschnittlich 47.000 Kilometern Laufleistung sind nur drei von vier geprüften Experts ohne Mängel. Die begehrte Plakette musste jedem achten Exemplar verweigert werden, bei den fünf- bis sechsjährigen Fahrzeugen fast jedem vierten.

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Bei der Hauptuntersuchung nicht geprüft, aber beruhigend: Beim Crashtest Euro NCAP erreichten alle Ausführungen der Baureihe fünf Sterne.

**Modellpflege**  
1995 Erste Generation  
2007 Zweite Generation  
2016 Dritte Generation  
2020 Einführung E-Antrieb  
2021 Expert mit H<sub>2</sub>-Antrieb  
2024 Modellpflege  
2025 Einstellung H<sub>2</sub>-Antrieb

### RENAULT MASTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	48	81	108	135	157	179
Ohne Mängel	77,1	69,7	59,9	52,4	48,8	41,8
Geringe Mängel	10,1	13,5	15,6	19,1	19,3	21,7
Erhebliche Mängel	12,5	15	20,2	21,7	24,7	28,8
Gefährliche Mängel*	0,3	1,7	4,2	6,8	7,1	7,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,5	4,8	7	7,3	7,3	9,3
Beleuchtung vorn	0,6	0,7	1,2	0,7	0,6	0,8
Beleuchtung hinten	3,6	6,6	13,5	16,9	19,8	22,9
Blinker/Warn blinker	1,7	2,7	3,6	5,4	5,7	9
Achsaufhängung	0,5	1	1,8	3,1	3	6,1
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,5	0,6	1,2	1,7	4,3
Antriebswellen	0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,6
Lenkanlage	0	0,1	0,4	0,6	1,1	1,4
Lenkgelenke	0	0,2	0,2	1,2	1,2	1,4
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,7
Ölverlust Motor/Antrieb	1,5	3,9	4,2	5,4	6,9	9,5
Motormanagement/AU	2,2	3,5	3,3	4,5	4,7	3,9
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,4	0,9	1	1,5	2,2
Funktion Feststellbremse	0,2	0,3	1	1	2,7	2,5
Bremsleitungen	0	0,1	0,7	1,5	3,2	6,7
Bremsschläuche	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5
Bremstrommeln/-scheiben	1,3	1,8	3,6	4,1	4,1	4,7

## In vierter Generation

Der seit 1980 über drei Millionen Mal im lothringischen Werk Batilly mittlerweile in vierter Generation gebaute Renault Master hat in Deutschland viele Konkurrenten in der sogenannten Sprinter-Klasse. Mit zweien von ihnen ist er technisch und äußerlich verwandt – mit dem Opel Movano, der zwanzig Jahre lang bis 2021 seine technische Basis nutzte, und mit dem Nissan NV400/Interstar aus der Allianz mit dem japanischen Hersteller. In der zweiten und vierten Generation gewann der Master 1998 und 2025 den Titel „Van of the Year“.

**Mängel über Durchschnitt**  
Über alle Baujahre liegt der Renault Master in den allgemeinen Mängellisten merklich über dem Durchschnitt aller Transporter. Besondere Schwachpunkte sind die Beleuchtung hinten, das Abblendlicht sowie der Ölverlust von Motor und Getriebe. Die Auspuffanlage überzeugt durch langjährige Haltbarkeit, ebenso Antriebswellen und Bremsleitungen. Bei geprüften Exemplaren, die älter als acht Jahre sind, klemmt es bei der Feststellbremse. Am Thema Achsaufhängung hat man vor vier Jahren erfolgreich gearbeitet.

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Der Master ist mit Vorder- und Hinterradantrieb erhältlich. Zu den Dieselmotoren haben sich inzwischen E-Antriebe mit hoher Reichweite und temporär eine Brennstoffzelle gesellt.

**Modellpflege**  
2010 Dritte Generation  
2014 Erstes Facelift  
2018 Master Z.E. mit Elektroantrieb  
2015 Zweites Facelift, unter anderem mit Seitenwind-Assistent  
2024 Vierte Generation

### RENAULT TRAFIC



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	47	69	97	125	157	168
Ohne Mängel	79,2	71,2	63,1	55,7	47,3	39,1
Geringe Mängel	7,2	8,6	10,7	11,9	12,2	14,4
Erhebliche Mängel	13,4	19,7	25,8	32	38,9	43,5
Gefährliche Mängel	0,2	0,3	0,5	0,4	1,5	2,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,6	3,4	3,6	5,2	7,2	10,7
Beleuchtung vorn	1,6	2	2	2,3	2	1,5
Beleuchtung hinten	4,1	5,6	9,4	13,5	18,1	18,5
Blinker/Warn blinker	0,1	0,7	1	1,3	3,5	3,9
Achsaufhängung	0,5	3,5	7,5	9,8	12,4	12,4
Achsfedern/Dämpfung	0,7	1,5	2,8	5,1	4,2	2,4
Antriebswellen	0	0,1	0	0	0,1	0,3
Lenkanlage	0	0	0,1	0,3	1,1	1,2
Lenkgelenke	0,5	2,3	4,8	10,5	15,7	15,3
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	2,7	4,1	5,5	7,4	11,4
Motormanagement/AU	2,4	4	6,1	6,1	5,7	5
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,5	0,5	0,7	0,9
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,7	0,9	0,8	1,1	1,3
Funktion Feststellbremse	0	0,3	0,3	0,3	2,5	5,4
Bremsleitungen	0	0	0	0	2,7	8,6
Bremsschläuche	0,1	0,2	0,2	0,5	0,6	1,1
Bremstrommeln/-scheiben	2,1	4,6	5,3	7,3	8,6	10

## Weit gestreut

Renault hat eine lange Transporter-Tradition. Die „Estafette“ spielt auf ihrem Heimatmarkt eine ähnliche Rolle wie bei uns der VT T1/T2/T3. Der Nachfolger Trafic ist inzwischen auch schon 45 Jahre auf dem Markt und besitzt seit 2001 dank behutsamer Modellpflege einen hohen Wiedererkennungswert. Die damalige Kuppel über dem Fahrerhaus ist inzwischen wieder geglättet. Wegen der Zusammenarbeit mit Opel/GM wurde er zeitweise in Großbritannien als Opel Vivaro gebaut. Allianz-Partner Nissan verkaufte ihn baugleich als Primastar, von 2016 bis 2021 kooperierte man mit Fiat, wo das Modell Talento hieß.

**Fürst der Finsternis**  
Auffällig bei der Problembetrachtung des Renault Trafic ist ein Sprung zwischen den Jahren vier und fünf, wenn die gefährlichen Mängel deutlich zunehmen und die Mängelfreiheit abnimmt. Bei der Beleuchtung greift mit den Jahren zunehmend der Fürst der Finsternis um sich – fast jeder fünfte Trafic über zehn Jahre zeigte Störungen bei den hinteren Leuchten, beim Abblendlicht war es jeder zehnte. Auch Ölverlust und Achsaufhängung liegen im zweistelligen Bereich. Stabil bis ins höhere Alter sind Antriebswellen und Lenkanlage.

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Es gibt den Trafic als Kasten, Doppelkabine und Fahrgestell mit Antriebsstrang. Zur Wahl stehen vier Dieselmotorisierungen sowie E-Antrieb. Der große Qualitätsschub nach vorn steht noch bevor.

**Modellpflege**  
1980 Modelleinführung Trafic  
2001 Einführung Trafic 2  
2006 Modellpflege, Bug & Motor  
2014 Einführung Trafic 3  
2019 Modellpflege, Bug & Motor  
2023 Trafic E-Tech

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

Fotos: Hersteller

### TOYOTA PROACE



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	41	68	95	-	-
Ohne Mängel	77,8	69,8	64,9	-	-
Geringe Mängel	11,8	15,6	14,8	-	-
Erhebliche Mängel	10,3	14,4	19,7	-	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,6	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	2,9	3,3	4,9	-	-
Beleuchtung vorn	2,2	2,5	3	-	-
Beleuchtung hinten	3,1	6,1	10	-	-
Blinker/Warnblinker	0	0,3	0,5	-	-
Achsaufhängung	0,1	0,3	1,4	-	-
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,1	0,5	-	-
Antriebswellen	0	0,2	0,5	-	-
Lenkanlage	0	0,2	0,3	-	-
Lenkgelenke	0,1	0	0,1	-	-
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,3	0,1	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	3,4	5,8	6,6	-	-
Motormanagement/AU	0,6	3,2	3,3	-	-
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,3	-	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,4	-	-
Funktion Feststellbremse	0	0,2	0,5	-	-
Bremsleitungen	0	0	0	-	-
Bremschläuche	0	0	0	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	2,2	4	6,2	-	-

## Eigentlich ein Franzose

Hersteller Toyota, der lange Jahre eigene Transporter nach Europa exportierte, schloss im vergangenen Jahrzehnt einen Vertrag mit dem französischen PSA-Konzern (heute Teil von Stellantis). In dessen nordfranzösischem Werk liefern baugleiche Schwestermodelle vom Band („Badge-Engineering“). In der Eintonner-Klasse ist dies der Toyota Proace, der – von der eigenen Bugpartie abgesehen – seinen Geschwistern Citroën Jumpy, Opel Vivaro, Peugeot Expert und Fiat Scudo gleicht. Die Kleinbusse haben eigene Namen, der von Toyota heißt Proace Verso.

### Schwächen der Schwestern

Der Proace Verso war allerdings bis 2021 wegen zu geringer Stückzahlen nicht auswertbar, bei den drei- bis vierjährigen Exemplaren dieser zweiten Proace-Generation zeigten sich nun im direkten Vergleich mit den gallischen Genossen keine signifikanten Unterschiede: Proace-Fahrer sollten ein Auge auf Brems scheiben und -trommeln werfen, Beleuchtungsausfälle wie auch Ölverluste sind dort ein Thema. Sorgenfrei ist auch der Japaner hingegen bei Achsfedern und Dämpferkomponenten.

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Nach sechs Jahren und durchschnittlich fast 100.000 Kilometern Laufleistung waren zwei Drittel ohne Mängel, jeder fünfte Proace zeigte erhebliche Mängel. Das liegt so ungefähr auf dem Durchschnittslevel aller leichten Nutzfahrzeuge.

**Modellpflege**  
**2016** Markteinführung  
**2020** Vorstellung der batterieelektrischen Version mit Opel-Technik  
**2024** Modellpflege mit geänderter Bugpartie

### VOLKSWAGEN TRANSPORTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	42	81	110	136	150	177
Ohne Mängel	84,8	77	73,7	66,9	56,6	51,8
Geringe Mängel	6,1	10	12	13,2	13,7	15,9
Erhebliche Mängel	9	12,8	14,1	19,6	28,9	31,3
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,2	0,3	0,6	0,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	1,8	2,3	2,7	3,7	4,9	5,9
Beleuchtung vorn	0,4	0,5	0,7	1,1	2,8	2,8
Beleuchtung hinten	2,3	4,5	6,5	9,4	15,2	18,2
Blinker/Warnblinker	0,1	0,3	0,3	0,6	1,3	2,2
Achsaufhängung	1,2	0,5	1	2,5	5,7	6,2
Achsfedern/Dämpfung	0,5	1,5	2,3	3,9	5,9	6,2
Antriebswellen	0	0	0,1	0,1	0,1	0,3
Lenkanlage	0	0,1	0,3	0,3	0,4	0,5
Lenkgelenke	0	0,3	0,2	1,8	5,3	6,2
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,2	0,7	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	0,4	3,6	5	4,8	3,8	4,3
Motormanagement/AU	0,6	0,9	1,5	1,8	2,3	2,4
Auspuffanlage	0	0,2	0,3	1,3	6,1	8
Funktion Betriebsbremsanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5
Funktion Feststellbremse	0	0	0,1	0,2	0,4	0,7
Bremsleitungen	0	0	0	0,2	0,7	0,6
Bremschläuche	0	0	0,1	0,2	0,4	0,5
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	1,5	1,8	2,9	4,3	4,1

## Die rollende Legende

Man nennt ihn liebevoll Bulli. Er hat seit 1950 dazu beigetragen, das deutsche Wirtschaftswunder durch zuverlässige Beförderung von Mensch und Material in Bewegung zu bringen. Seit Mitte 2024 wurde die T7 genannte Generation aufgespalten: Der T7 Multivan fährt weiterhin mit VW-Technik, während die Transporter die Technik des Ford Transit Custom nutzen und im türkischen Ford-Werk Otosan gebaut werden.

### Er kommt jetzt von Ford

Die Qualität des VW Transporter ist legendär und von keinem Mitbewerber je

erreicht worden – auch nicht von Mercedes. Volkswagen lässt sich diesen Ruf gut bezahlen, kann aber auch mit hohen Restwerten punkten. Nach einer durchschnittlichen Laufleistung von 177.000 Kilometern kommen mehr als die Hälfte der Prüflinge nach elf bis zwölf Jahren mängelfrei durch. Ein Schwachpunkt über alle Baujahre ist die Beleuchtung hinten. Auch die Beanstandungen der Lenkgelenke liegen über dem Durchschnitt. Man darf gespannt sein auf die Ergebnisse im TÜV-Report 2027: Dann werden erstmals Ford-Technik und -Verarbeitung beurteilt.

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Den VW Transporter gibt es mit Front- und Allradantrieb, drei Dachhöhen, als Kastenwagen, Kombi, Doppelkabine und Fahrgestell für Aufbauhersteller.

**Modellpflege**  
**2003** Markteinführung T5  
**2009** Modellpflege, neuer 2.0-TDI  
**2015** Markteinführung T6  
**2019** Facelift T6.1  
**2021** Einführung T7 Multivan  
**2025** Einführung T7 Transporter auf Ford-Plattform

### VOLKSWAGEN CRAFTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	49	87	118	146	172	185
Ohne Mängel	82,9	74,4	66,4	59,3	51,7	44,7
Geringe Mängel	8,4	13,7	17,1	17	18,2	19,4
Erhebliche Mängel	8,7	11,7	16,2	22,7	28,6	34,1
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,9	1,4	1,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2	2,8	3,8	5,2	6,3	8,2
Beleuchtung vorn	0,2	0,3	0,6	1,1	1,1	1,2
Beleuchtung hinten	3,1	5,7	7	10	11,9	14,2
Blinker/Warnblinker	0,8	1,1	1,8	2,7	3,8	4,8
Achsaufhängung	0,1	0,2	0,7	2,4	3,3	4,5
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	0,3	1	2,3	3,5
Antriebswellen	0,1	0,1	0,2	0	0	0,1
Lenkanlage	0	0,1	0,3	1,4	2	1,7
Lenkgelenke	0	0,1	0,2	1,8	5,1	8,2
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,3	0,4	0,2	0,3	0,4
Ölverlust Motor/Antrieb	2	5,9	9	9,3	9,6	11,8
Motormanagement/AU	0,6	1	2,3	2,2	2,3	4,1
Auspuffanlage	0	0,1	0,3	0,4	0,7	1,7
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,1	0,4	1	1	1,3
Funktion Feststellbremse	0	0,1	0,5	3,5	6	6,9
Bremsleitungen	0	0	0,2	3,2	7,9	10,3
Bremschläuche	0	0,1	0,1	0,4	0,3	0,5
Bremstrommeln/-scheiben	0,3	1,1	2	3,2	4,2	5,1

## Bullis großer Bruder

Crafter heißt der große Transporter von Volkswagen, der von 2006 bis 2016 auf der gleichen Technik wie der Mercedes Sprinter fuhr und mit diesem in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde gefertigt wurde. Seit 2017 ist er wieder eine VW-Eigenkonstruktion und läuft im polnischen Werk Września vom Band, das eigens für ihn neu errichtet wurde. Zu höheren Stückzahlen trägt die Tatsache bei, dass MAN, Mitglied im VW-Konzern, seine Modellpalette baugleich unter der Bezeichnung TGE nach unten abrundet. Mit der jüngsten Modellpflege hat VW vor allem Infotainment und FAS verbessert.

### Hinten geht das Licht aus

Bei Fahrzeugen, die älter als vier Jahre sind, gibt es überdurchschnittlich hohe Ölverluste und Bremsenprobleme, die sowohl die Funktion als auch die Leitungen betreffen. Dem ist man – wie die HU-Ergebnisse zeigen – offenbar bei einer gezielten Überarbeitung vor vier Jahren erfolgreich zu Leibe gerückt. Die hintere Beleuchtung ist bei allen Baujahren ein Problem – bei Craftern, die älter als zehn Jahre sind, fiel in dieser Hinsicht fast jeder sechste durch. Ein Drittel in diesem Alter musste zum zweiten Mal zur Prüfung vorgehen.

**verkehrs RUNDschau** **Profi-Test**

**Praxis-Urteil**  
Mit seiner erst zehn Jahre alten Plattform zählt der Crafter im Vergleich zu seinen Mitbewerbern zu den moderneren Konstruktionen. Das wird spürbar bei der Sicherheit und beim Kraftstoffverbrauch. Angesichts seines hohen Leergewichts liegen die möglichen Zuladungen unter denen der Mitbewerber.

**Modellpflege**  
**2006** Modelleinführung  
**2016** Einführung Crafter 2  
**2018** E-Crafter 100 kW  
**2024** Facelift

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

# PICK-UP

## FIAT FULLBACK



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	45	69	86	112	-
Ohne Mängel	77,9	70,1	63,3	56,9	-
Geringe Mängel	8,4	9,7	12,1	12,1	-
Erhebliche Mängel	13,6	19,9	24,2	30	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,3	0,2	1	-

### Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	4,2	5	6,9	8,6	-
Beleuchtung vorn	4,2	2,9	2,9	2,8	-
Beleuchtung hinten	1,3	2,3	5,6	7,5	-
Blinker/Warnblinker	1,7	2,1	3,2	3,6	-
Achsaufhängung	1,1	1,9	3,2	3,7	-
Achsfedern/Dämpfung	1,7	2,9	4,4	4,7	-
Antriebswellen	0	0	0,2	0,1	-
Lenkanlage	0,1	0,3	0,3	0,1	-
Lenkgelenke	0	0,1	0,2	0,5	-
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,2	0,3	-
Ölverlust Motor/Antrieb	1,5	3,1	4,3	6,9	-
Motormanagement/AU	1,7	4,2	4,6	6,2	-
Auspuffanlage	0,2	0,6	1,6	3,9	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	1,1	0,6	1	-
Funktion Feststellbremse	0,1	0,4	0,3	0,5	-
Bremsleitungen	0	0	0,3	0,4	-
Bremsschläuche	0,1	0,1	0,2	0,1	-
Bremstrommeln/-scheiben	1,9	3,4	4	4,5	-

## Ein Italiener aus Asien

2016 – das war die Zeit, als Fiat sein Angebot mit Nischenmodellen aufzufüllen versuchte. Die entstanden in erster Linie in kostengünstigen Kooperationen mit japanischen Herstellern. Es gab einen Fiat 124 Spider, der die Mazda-MX-5-Plattform nutzte, und es war plötzlich der Fiat Pick-up Fullback auf dem Markt. Hatte der Spider noch markentypische Eigenschaften samt anderer Optik, so wurde dem Mitsubishi L200 ganz einfach das Fiat-Markenzeichen aufgeklebt – sogenanntes Badge-Engineering außen wie innen. In beiden Fällen währte die Zusammenarbeit nicht mehr als vier Jahre.

### Mangelhaft nach sieben Jahren

Seltsam: Obwohl der Fiat Fullback wie sein naher Verwandter L200 im gleichen Werk Laem Chabang von Mitsubishi Motors Thailand vom Band lief, sind die Prüfergebnisse in allen Jahrgängen beim Fiat anders, genauer gesagt: schlechter als beim Original. Überdurchschnittliche Beanstandungen gibt es in allen Baujahren an der Beleuchtung vorn, während Bremsleitungen und Antriebswellen ohne Probleme blieben. Nach sieben bis acht Jahren waren nur noch 56,9 Prozent mängelfrei, während fast ein Drittel ein zweites Mal zur Prüfung vorfahren musste. ■■■

### Praxis-Urteil

Wenn ein Auto mit identischer Technik im gleichen Werk gefertigt wird und dann als Gebraucher messbar schlechter abschneidet, bleibt nur als Erklärung, dass Fiat-Eigentümer ihren Lastesel weniger gut gewartet haben.

### Modellpflege

**2016** Fiat bringt den Fullback als leicht veränderten Mitsubishi L200 (5. Generation) auf den Markt  
**2021** Einstellung des Modells



## FORD RANGER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	35	63	89	117	137	147
Ohne Mängel	83,2	78,8	70	61,8	56,2	53,4
Geringe Mängel	7,9	8,6	10,4	14,4	17,7	18,2
Erhebliche Mängel	8,8	12,5	19,5	23,6	25,8	27,8
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,7

### Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,1	2,1	2,9	4,7	6,9	6,5
Beleuchtung vorn	2,7	2,7	3,4	3,4	4,7	4,3
Beleuchtung hinten	1,8	2,5	4,4	7,6	10	11,8
Blinker/Warnblinker	0,3	0,5	0,9	1,1	1,6	1,5
Achsaufhängung	0,3	0,5	1	0,9	2,2	5,8
Achsfedern/Dämpfung	0,6	1,6	4,1	6,2	5,9	4,7
Antriebswellen	0	0	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,1	0,1	0,2	0,2	0,9	1,5
Lenkgelenke	0,1	0,1	0,4	1	3	5,2
Rost/Riss/Bruch	0	0	0	0,1	0,4	1,5
Ölverlust Motor/Antrieb	1,6	2,5	2,6	4,9	6,8	12,2
Motormanagement/AU	1,3	2,2	5,4	5,8	2,6	3,7
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,3	0,8	2,8	3,5
Funktion Betriebsbremsanlage	1,2	0,9	1,2	1,4	1,1	2,3
Funktion Feststellbremse	0,1	0,3	0,5	0,5	0,3	1,2
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	1,3	4,5
Bremsschläuche	0	0	0,1	0	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,2	1,7	2,4	2,2	2,9	2,5

## Erfahrung trumps auf

Er ist in der Verkaufstatistik unangefochten die Nummer eins in Deutschland. Ford gilt als erfahrener US-amerikanischer Pick-up-Hersteller und hat früh die Bedeutung verschiedener Karosserievarianten und umfangreicher Assistenzsysteme, gepaart mit kompromisslos buligem Design, erkannt. In der aktuellen vierten Generation mit Einzel-, Extra- oder Doppelkabine sowie als Fahrgestell deckt der Ranger eine breite Angebotspalette ab. Obendrein besitzt er die fünf begehrten Höchstwertungs-Sterne im Euro NCAP-Crashtest. Moderne Konnektivität und elektronische Helfer bis hin

zum Querverkehrswarner lassen den Ranger mühelos in der Nischen-Mobilität mitschwimmen.

### Muss die Prüfung nicht fürchten

Die Bilanz innerhalb der Mängelliste kann sich sehen lassen, da noch mehr als die Hälfte der erfolgreichen Midsize-Pick-ups im zwölften Nutzungsjahr ohne Beanstandungen durch die Prüfung kommt. Es gibt insgesamt weder markante Ausschläge nach oben oder nach unten – allenfalls bei der Beleuchtung und im Bereich Undichtigkeiten schwächt das Fahrzeug ab dem siebten Jahr etwas auffälliger. ■■■

### Praxis-Urteil

Mit dem Ranger kann man nichts falsch machen, was leicht auch bei älteren Modellen erkennbar ist. Allerdings ragt er in keiner Disziplin heraus.

### Modellpflege

**2016** Facelift  
**2019** Facelift, Motor, Getriebe neu  
**2022** Vierte Generation, Vier- und Sechszylinder-Diesel, zuschaltbarer oder permanenter Allradantrieb, Sync 4 Infotainment-system, 360-Grad-Kamera  
**2025** Benzin-Plug-in-Hybrid



\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

### MITSUBISHI L200/SPACESTAR



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	36	63	92	115	-
Ohne Mängel	90,3	83,6	74	70,4	-
Geringe Mängel	2,5	4,9	8,4	9,9	-
Erhebliche Mängel	7,1	11,5	17,4	19,4	-
Gefährliche Mängel	0	0,1	0,2	0,3	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	2,3	2,5	2,4	3,5	-
Beleuchtung vorn	0,9	1,1	2,2	2,7	-
Beleuchtung hinten	1,8	2,9	6,6	8,6	-
Blinker/Warn blinker	0,1	0,4	0,7	0,9	-
Achsaufhängung	0,2	0,3	0,6	1,1	-
Achsfedern/Dämpfung	0,7	0,2	1	1,8	-
Antriebswellen	0	0	0,1	0	-
Lenkanlage	0,1	0,2	0,6	0,6	-
Lenkgelenke	0	0,3	0,3	0,2	-
Rost/Riss/Bruch	0	0	0,1	0,1	-
Ölverlust Motor/Antrieb	0,1	0,4	0,5	1,3	-
Motormanagement/AU	0,6	1,4	4,5	3,2	-
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0,6	0,1	0,9	0,9	-
Funktion Feststellbremse	0,2	0,1	0,4	0,6	-
Bremsleitungen	0,1	0,4	1,6	2,7	-
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	-
Bremstrommeln/-scheiben	0,3	1,9	2,9	3	-

## Stabiler als andere

Der Mitsubishi L200 wird seit 1978 in mehreren Generationen gebaut, anfangs in Zusammenarbeit mit Chrysler, später gab es baugleiche Ableger von Fiat und Ram. Ende 2022 wurde das Modell vom deutschen Markt genommen. Die sechste Generation wird seit 2023 unter dem Namen Triton gebaut, wurde aber bisher nicht in Europa angeboten.

**Nach 8 Jahren: 70 % mängelfrei**  
In den Prüfergebnissen hat sich der L200 als stabiler als die meisten seiner Mitbewerber erwiesen. Nach zwei Jahren sind über 90 Prozent der vorgeführten L200

noch ohne Mängel, nach sieben bis acht Jahren noch mehr als 70 Prozent. Durchgehend über alle Jahrgänge wurde kaum Rost gefunden, ebenso wenig gab die Auspuffanlage Anlass zur Beanstandung. Kleiner Schwachpunkt – aber immer noch besser als der Durchschnitt – ist das Abblendlicht. Auch nach sechs Jahren im Einsatz schaffen 74 Prozent die HU völlig mängelfrei, Ölverluste am Antriebsstrang etwa sind meist erst nach sieben und mehr Jahren auszumachen. Die im Geländeeinsatz gerne verschleißfreudige Achsaufhängung sowie alle Federelemente sind eher unauffällig und robust. ■■■

**Praxis-Urteil**  
Der Schwerpunkt beim L200 lag auf der viertürigen Doppelkabine mit Allradantrieb, wo Mitsubishi eine langjährige Erfahrung mit Geländewagen hat.

**Modellpflege**  
2015 Fünfte Generation, Euro-6d-TEMP-Motoren  
2019 Überarbeitung mit neuem Motor (2,2-Liter-Diesel mit 150 PS/110 kW), optionale Sechsstufen-Automatik, Einzelkabine entfiel in Deutschland  
2022 Einstellung des Modells

### NISSAN NAVARA



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	36	63	91	115	-
Ohne Mängel	85,4	75,4	67,5	62,1	-
Geringe Mängel	7	10,3	12,8	14,2	-
Erhebliche Mängel	7,5	14,2	19,3	22,9	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,8	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	1,8	1,8	3,2	3,6	-
Beleuchtung vorn	1,9	3,2	3,4	3,9	-
Beleuchtung hinten	1,7	3,7	7,4	8,9	-
Blinker/Warn blinker	0	0,3	0,4	0,7	-
Achsaufhängung	0,1	0,7	1	2,7	-
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,7	3,6	5,2	-
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,2	-
Lenkanlage	0,1	0,2	0,2	0,5	-
Lenkgelenke	0,1	0,1	0,1	0,9	-
Rost/Riss/Bruch	0	0,1	0	0,1	-
Ölverlust Motor/Antrieb	2,5	3,4	5,9	7,1	-
Motormanagement/AU	1,3	1,5	1,7	2,5	-
Auspuffanlage	0	0,1	0	0,4	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0	2	3,6	3,3	-
Funktion Feststellbremse	1	3,5	1,6	1,1	-
Bremsleitungen	0	0,1	0	0,6	-
Bremsschläuche	0	0,1	0,3	0,5	-
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	1,5	2	1,9	-

## Der Robuste

Der Nissan Navara, noch als Datsun eingeführt, kann für sich verbuchen, dass er als technische Basis für die Mercedes X-Klasse (2017 bis 2020) diente und diese Seite an Seite mit ihm im Nissan-Werk Barcelona vom Band lief. Auch der französische Allianz-Partner Renault ließ seinen Pick-up Alaskan dort als Abkömmling mit veränderter Bugpartie bauen. Die lange Navara-Historie reicht bis ins Jahr 1986 zurück. Fans bedauerten, dass nach der vierten Generation der Vertrieb in Deutschland eingestellt und das spanische Werk Ende des Jahrs 2021 geschlossen wurde.

**Sein Auspuff hält ewig**  
In der vierten Generation (2015 bis 2021) näherte sich die Ausstattung des leichten Nutzfahrzeugs der von Pkw an, auch was elektronische Fahrhilfen betraf, etwa Stabilitäts- und Traktionskontrolle. Die festgestellten Mängel halten sich auch über die Jahre im einstelligen Bereich. Störungen der Heckleuchten gehen eher auf nachlässige Wartung zurück, der Ölverlust von Motor und Getriebe ist von Anfang an vorhanden und steigt mit zunehmendem Alter des Nissan Navara. Langlebig sind Auspuffanlage, Antriebswellen und Bremsleitungen. ■■■

**Praxis-Urteil**  
Nissan (früher Datsun) spielt beim Navara eine langjährige Erfahrung im Bau von allradgetriebenen Geländewagen aus. Kombiniert mit fernöstlicher Perfektion führt das zu Stabilität und Langlebigkeit.

**Modellpflege**  
1986 Erste Generation (Datsun)  
1997 Zweite Generation (Datsun)  
2005 Dritte Generation  
2015 Vierte Generation  
2021 Einstellung der Produktion in und für Europa

### VOLKSWAGEN AMAROK



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	77	105	129	155	172
Ohne Mängel	-	81,4	75,8	68,2	63,5	55,3
Geringe Mängel	-	7,4	9,7	11,6	11,2	15,7
Erhebliche Mängel	-	10,9	14,1	20,1	24,7	27,8
Gefährliche Mängel	-	0,2	0,4	0,2	0,6	1,2

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	-	2,4	2,6	4	4,9	6
Beleuchtung vorn	-	1,3	1,5	2,5	2,8	3,2
Beleuchtung hinten	-	1,9	3,6	3,7	7,2	13,9
Blinker/Warn blinker	-	0,3	0,1	0,9	1,2	3
Achsaufhängung	-	0,4	0,3	1,1	1,1	1,5
Achsfedern/Dämpfung	-	0,4	0,9	2,5	6,6	5,8
Antriebswellen	-	0	0,2	0,3	0,2	0,3
Lenkanlage	-	0,2	0,9	0,7	1,2	1
Lenkgelenke	-	0,1	0,2	0,1	0,4	0,5
Rost/Riss/Bruch	-	0	0	0	0,1	0,3
Ölverlust Motor/Antrieb	-	1,6	5,3	6,1	3,9	5,3
Motormanagement/AU	-	2,4	3,2	3,4	0,7	1,8
Auspuffanlage	-	0	0,2	0,2	0,6	0,8
Funktion Betriebsbremsanlage	-	0,1	0,4	1,5	3,8	4,5
Funktion Feststellbremse	-	0,2	0,7	2,3	3,6	5,7
Bremsleitungen	-	0	0	0	0,2	0,1
Bremsschläuche	-	0	0,1	0,2	0,1	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	-	0,6	1,2	1,3	1,8	1,6

## Vom Original zum Derivat

Wie oft üblich im Volkswagen-Konzern stieg man erst spät in ein neues Segment ein, um dann auf dem Pick-up-Markt mit dem Amarok gleich Nägel mit Köpfen zu machen. Das zunächst eigenständige Modell mit VW-Vier- und Sechszylindern rollte von 2010 bis 2020 im Transporterwerk Hannover vom Band, danach wurde seine Produktion nach Südamerika verlagert. In Europa gibt es seit Jahresanfang 2023 eine zweite Generation, welche die komplette Plattform des Ford Ranger und dessen robuste Motor- und Antriebstechnik nutzt. Der Amarok II wird in Johannesburg, Südafrika, hergestellt.

**Vorbildliche Lackqualität**  
Für die zweite Generation auf Ford-Basis liegen noch keine belastbaren Zahlen vor. Beim Ur-Amarok befinden sich die Mängel über alle Jahrgänge signifikant unter dem Durchschnitt. Während die Lackierung vorbildlich ist – noch nach acht Jahren in Gebrauch attestierten die Prüfer völlige Rostfreiheit –, gibt es bei älteren Modellen zunehmend Probleme an Betriebs- und Feststellbremse, Ölverluste an Motor und Getriebe, Beanstandungen an der Federung und Dämpfung. Zudem sah es an den Heckleuchten oft ziemlich finster aus. ■■■

**Praxis-Urteil**  
Mit der 4x4-Doka und dem starken V6-Diesel zielte VW auf Privatkunden, die Power verlangten. Allerdings ist der Amarok mit 5,19 Metern Außenlänge nicht recht stadtauglich.

**Modellpflege**  
2010 Markteinführung  
2011 Achtstufen-Automatik  
2013 Erste Modellpflege  
2016 3,0-l-V6-TDI-Motor  
2020 Produktionsende Hannover  
2023 Neue Generation auf Ford-Basis

\* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modelleinführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

Fotos: Hersteller



DAF setzt auch auf synthetische Kraftstoffe – alle Motoren sind HVO-tauglich.

DAF hat die letzten Jahre die kompletten Modellreihen erneuert – was der Qualität zugutekam.

# Motoren-Update und mehr Varianz

Die Niederländer setzen auf einen Technologie-Mix mit reichweitenstarken E-Motoren, Hybridtechnologie, Wasserstoff sowie alternativen Fuels wie beispielsweise HVO100.

## Typendarstellung und Modellpflege

**Aktuelle Baureihen:** XB (leicht), XD (mittel) sowie XF/XG (schwer)  
**2003:** Modellpflege 95XF zum XF95, 380 bis 530 PS  
**2005/2006:** XF105 ersetzt XF95, MX-Motoren mit 12,9 Litern (bis 510 PS), neue Super-Space-Großraumkabine  
**2009:** Modellpflege aller Baureihen mit Euro 5/EEV Motoren  
**2012:** Einführung der neuen ATe-Modelle, optimierte Antriebsstränge und verbesserte Aerodynamik  
**2013:** Einführung Euro 6 Fahrzeuge auf Basis New XF, neuer 11-Liter-Sechszylinder für XF und CF  
**2013/2014:** Einführung Euro 6 in der LF-Baureihe, neue Achskonfigurationen für XF/CF  
**2015:** GPS-Tempomat, Notbrems-

assistent, neue Getriebesteuerung (ZF „SpeedShift“) für XF und CF  
**2017:** Modellpflege der XF-/CF-Baureihe mit optimierten Antriebssträngen und aufgewertetem Interieur  
**2018:** Vorstellung CF Electric in Kooperation mit VDL, Update der Fahrerassistenzsysteme beim XF  
**2021:** Vorstellung neue Fernverkehrsbaureihe (XF/XG) mit vergrößerter Kabine und besserer Aerodynamik  
**2022:** Präsentation der komplett neu entwickelten schweren Verteilerbaureihe XD  
**2023:** Markteinführung der bau-spezifischen Modelle XDC und XFC  
**2024:** Vorstellung der neuen PACCAR-MX-11- und PACCAR-MX-13-Motoren für XF/XG/XD

DAF hat den populären 13-Liter-Sechszylinder überarbeitet, um spürbare Effizienzsteigerungen zu erreichen. Durch eine Verbesserung der Luftversorgung und Modifikationen der Abgasanlage sowie Optimierungen am Antriebsstrang wurde die Drehzahl, bei der das optimale Drehmoment zur Verfügung steht, auf unter 1.000 Umdrehungen reduziert, was vor allem auf der Langstrecke zu spürbar weniger Verbrauch führt.

Darüber hinaus haben die Niederländer viel mehr Lkw-Varianten im Angebot, um das Einsatzspektrum der schweren Lkw zu erweitern und DAF als Hersteller für Anwender aus den verschiedensten Wirtschaftszweigen interessant zu machen. Ein Beispiel hierfür sind die Modelle XDC/XFC mit charakteristischen Details für den Einsatz auf der Baustelle. Auch in puncto Kabinen gibt es mehr Auswahl: das Day Cab für den Verteilerverkehr

sowie die Fernverkehrsvarianten Sleeper Cab und die geräumigste DAF-Kabine Sleeper High Cab.

Neben dem neuen, effizienten PX-7-Dieselmotor für leichte Verteiler-Lkw treibt DAF die Elektrifizierung voran: Batterieelektrische Lkw für den urbanen Verkehr sind bereits in Serie und bei ausgewählten Kunden in der Erprobung. Parallel dazu setzt DAF auf Kraftstoffvielfalt – sämtliche Motoren sind mit alternativen Kraftstoffen wie HVO kompatibel. Auch E-Fuels werden als Zukunftsoption geprüft. Hybridlösungen spielen derzeit eine untergeordnete Rolle, da DAF den Fokus klar auf emissionsfreie, vollelektrische Transportlösungen legt.

DAF glänzt im ersten TÜV-Jahr wie ein Musterknabe: 89,5 Prozent der Fahrzeuge sind mängelfrei, ein branchenweit sehr guter Wert. Doch je älter die Fahrzeuge werden, desto mehr Probleme fallen bei der HU auf. Nur noch 62,4 Prozent der Fünfjährigen bestehen die Prüfung ohne Beanstandung. Gleichzeitig steigt der Anteil erheblicher Mängel auf 22,1 Prozent – eine Verdopplung gegenüber dem zweiten Jahr. Damit gehört DAF auf längere Sicht nicht zu den Herstellern, die souverän mit Haltbarkeit punkten. Besonders auffällig ist die Entwicklung bei der Heckbeleuchtung: Von 1,3 auf 8,3 Prozent steigt die Fehlerquote. Auch beim

Motormanagement schneidet DAF nach fünf Jahren mit 8,1 Prozent Mängeln nicht so ab, wie es sich die Kunden vermutlich wünschen. Weitere eher neuralgische Punkte bei den Drei- bis Fünfjährigen sind die Bremsstrommeln und -scheiben, da attestieren die TÜV-Prüfer relativ häufig Mängel: 2,3 Prozent sind ein überdurchschnittlich schlechter Wert. Zudem

verdient der Ölverlust-Wert Beachtung: von 0,3 auf 4,2 Prozent nach 60 Monaten – das ist technisch sowie ökologisch problematisch. Ebenfalls häufiger auf der Mängelliste sind die Lenkgelenke sowie die Beleuchtung. Erfreulich ist die positive Entwicklung bei den gefährlichen Mängeln, was das Gesamtergebnis positiv beeinflusst.

DAF (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	100	205	299	385	447
Ohne Mängel	89,5	79,6	75,7	69,3	62,4
Geringe Mängel	4,9	9,1	10,8	14,3	15,1
Erhebliche Mängel	5,6	11,2	13,4	16,2	22,1
Gefährliche Mängel	0	0,1	0,1	0,3	0,4
Abblendlicht	0,5	1	1,5	2	2,8
Beleuchtung vorn	0,5	1	1,4	1,2	1,5
Beleuchtung hinten	1,3	5	5,6	7,1	8,3
Blinker/Warn blinker	0,5	0,8	0,8	1,2	1,7
Achsaufhängung	0	0,1	0,8	0,5	1,4
Achsfedern/Dämpfung	0	0,2	0,3	0,4	0,9
Antriebswellen	0	0	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,1	0	0,1	0,3	0,7
Lenkgelenke	0,2	0,7	0,9	1,5	2,2
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,8	1	0,8	0,9
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	0,7	1,4	2,4	4,2
Motormanagement/AU	1,4	1,2	2	3,5	8,1
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	0,3
Funktion der Betriebsbremsanlage	0	0,1	0	0,4	0,7
Funktion der Feststellbremse	0	0	0	0,2	0,2
Bremsleitungen	0	0	0,1	0,1	0
Bremsschläuche	0,1	0	0	0	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,3	0,3	1,1	2,3

Foto: DAF

# Ein Motor, digitales Cockpit

Iveco bleibt dem Diesel treu, ohne Elektrifizierung oder alternative Kraftstoffe zu ignorieren. Die Welt des Fahrers wird digitaler.



Bei den Motoren reduziert Iveco – ungeachtet dessen, ob Diesel oder Gas – auf den 13-Liter-Sechszylinder.

2024 hat Iveco auf breiter Front nachgelegt. Die aktuelle Lkw-Generation besteht aus den überarbeiteten Modellen S-, X- und T-Way sowie dem kompakten Eurocargo und bietet eine Vielzahl technischer Neuerungen und auffälliger Modifikationen. Die Lkw-Fronten ziert ein neues Logo. Der S-Way wird ab der 2024er-Version von einem neuen Cursor13-Reihensechszylinder angetrieben, der laut ersten Testberichten mit bis zu zehn Prozent weniger Verbrauch auskommt.

Technisch umgesetzt wurde das unter anderem mit einem Dual-Flow-Turbolader und 2.500 bar Einspritzdruck. So erreicht das Iveco-Flaggschiff bis zu 580 PS und 2.800 Nm Drehmoment. Der gasbetriebene 13-Liter-Ottomotor bringt es nun auf 500 PS. Eine gründliche Überarbeitung hat der Innenraum erfahren. Ein voluminöser Touchscreen und komfortable TFT-Instrumente im und am Armaturenbrett läuten die konsequente Digitalisierung der Fahrerkabine ein. Neben einer elektronischen Feststellbremse sind weitere Assistenzsysteme hinzugekommen, wie beispielsweise der „Highway Assist“, Müdigkeitserkennung sowie Abstands- und Totwinkelassistent. Optional steht nun auch ein kamerabasiertes Spiegelersatzsystem zur Verfügung. Das Thema Elektroantrieb deckt der S-eWay ab, der demnächst rund erneuert wird. Gespeist von einer 738-kWh-Batterie, stehen 480 kW zur Verfügung. Bis zu 500 Kilometer Reichweite sind möglich. Ein Stopp an der 350-kW-Ladesäule bis 80 Prozent SOC dauert 90 Minuten.

Im ersten Jahr der TÜV-Betrachtung zeigt sich Iveco noch erfreulich stabil: 86,7 Prozent der Fahrzeuge sind mangelfrei. Doch bereits im zweiten Jahr beginnt eine Ver-

In der leichten Baureihe setzt Iveco verstärkt auf CNG-Antrieb auf Basis „Tector 7“.



schleißentwicklung, die sich bis zum fünften Jahr hinzieht. Nur noch 61,8 Prozent der Fahrzeuge bestehen dann ohne Beanstandung, während die Quote erheblicher Mängel auf nicht sehr haltbar anmutende 22,5 Prozent ansteigt. Da sind andere Hersteller mangelreicher unterwegs. Besonders oft wurde die elektrische Anlage beanstandet: Heckleuchten sind mit 7,5 Prozent Mängeln im fünften Jahr ein wiederkehrendes Problem. Auch die Blinker- und Warnblinkleinrichtung schneidet nicht sonderlich vorbildlich ab (5,1 Prozent). Kombiniert mit einem An-

stieg der Abblendlicht-Mängel auf 3,4 Prozent ergibt sich ein Hinweis darauf, dass die Komponenten nicht auf Haltbarkeit getrimmt sind. Im Bereich Fahrwerk und Lenkung sind die Achsaufhängung (4,5 Prozent) und Lenkgelenke (4,2 Prozent) eher stark betroffen – ein Hinweis auf mechanischen Verschleiß, der bei anderen Marken in dieser Form nicht ganz so stark auftritt. Die Lenkanlage selbst ist allerdings leicht rückläufig im fünften Jahr, was auf gestiegene Instandhaltung oder verbesserte Bauteile schließen lässt. ■■■

## IVECO (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4*	5*
Laufleistung (in Tkm)	69	155	236	268	273
Ohne Mängel	86,7	73,7	71,5	63,4	61,8
Geringe Mängel	6,5	10,4	11,7	12,9	15,2
Erhebliche Mängel	6,8	15,6	16,1	23,3	22,5
Gefährliche Mängel	0	0,2	0,5	0,5	0,3
Abblendlicht	0,5	2,6	2,3	4	3,4
Beleuchtung vorn	0,3	0,7	0,8	2,2	1,5
Beleuchtung hinten	1,9	3,5	5,2	5,1	7,5
Blinker/Warnblinkler	1,5	1,2	1,7	4,1	5,1
Achsaufhängung	0,1	2	3	3,8	4,5
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,4	1,4	2,2	2,4
Antriebswellen	0	0,1	0	0	0
Lenkanlage	0,4	0,8	1,3	2,1	1
Lenkgelenke	0,2	1,7	1,4	3,2	4,2
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,5	0,7	1,5	1,8
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1	3	4,9	6,8	7,5
Motormanagement/AU	0,8	1,3	2,7	3,4	3,8
Auspuffanlage	0,2	0,2	0,3	0,7	0,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,3	0,7	0,5	0,9	0,8
Funktion der Feststellbremse	0	0	0	0,2	0,6
Bremsleitungen	0,1	0,1	0	0,2	0,2
Bremsschläuche	0,1	0,1	0,1	0,1	0
Bremstrommeln/-scheiben	0	0	0,9	0,9	0,6

\* Geringe Fallzahl

Das Thema BEV und Full Cell macht Iveco künftig selbst. Die Kooperation mit Nikola floppte.

## Typendarstellung und Modellpflege

- 2002:** Zweite Generation Eurocargo in der Optik des Stralis MK1, neue 8-, 10- und 13-Liter-Cursor-Sechszylinder (310 bis 560 PS)
- 2003:** Launch Trakker mit 8- und 13-Liter-Motoren (310 bis 500 PS)
- 2006:** Facelift Stralis, überarbeitetes Interieur, größere Kabine
- 2007:** Facelift Trakker, neue Euro 5 Motoren
- 2008:** Umfassende Modellpflege Eurocargo mit Tector-4- und -6-Zylinder (130 bis 300 PS)
- 2012:** Große Modellpflege Stralis mit den Modellen Hi-Way, Hi-Road und Hi-Street, Euro 6 „SCR only“
- 2013:** Überarbeitung Trakker, Eurocargo zu Euro 6
- 2015:** Einführung 11,1-Liter-Cursor (480 PS), ZF „Speed-Shift“
- 2016:** Modellpflege Stralis „XP“ und Einführung „NP“ mit Erdgasmotor
- 2017:** Stralis „NP“ mit 460 PS, Stralis X-Way für spezielle Einsätze
- 2019:** Großes Facelift schwere Baureihe „S-Way“; größeres Hochdach, optimierte Digital-Technik
- 2021:** Einführung des Baustellenmodells T-Way
- 2022:** Einführung der 490 PS starken Version des Cursor-13-Sechszylinders in Kombination mit einer langen 2,31er-Hinterachsübersetzung
- 2023:** Einführung des Cursor 13 mit 530 PS
- 2024:** Einführung Iveco XC 13-Liter mit Update, neue S-Way-Generation mit teildigitalem Cockpit, neue E-Trucks folgen im Lauf 2025



MAN setzt bei der Eigenentwicklung vor allem auf die E-Mobilität. Beim Diesel bedient man sich bei der Konzernschwester.

# MAN mit TRATON-Komponenten

MAN setzt auf den neuen Traton-Konzern-Motor. Der D30 wurde von Scania entwickelt. Auch das aktuelle Getriebe stammt von den Schweden. Der Standort Nürnberg wird auf die Produktion von E-Motoren umgestellt.

Der neue MAN D30 bildet das Herzstück des PowerLion-Antriebsstrangs. Er ist seit dem Modelljahr 2025 fester Bestandteil der Fernverkehrs-Lkw von MAN, entwickelt bei Scania. Als 12,7-Liter-Sechszylinder ersetzt er die bisherigen D26- und D15-Motoren. Zur Wirkungsgradsteigerung dient eine Hochdruck-Common-Rail-Einspritzung (max. 1.800 bar). Eine zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftzwischenkühlung sorgt für sou-

veräne Durchzugskraft. Verschiedene Turboladergeometrien decken die sechs Leistungsvarianten von 380 PS bis 560 PS (279–412 kW) ab. Bei maximalen Drehmomenten von bis zu 2.800 Nm (ab ca. 900 U/min) bleibt der Motor sparsam – in Verbindung mit dem neuen, ebenfalls von Scania stammenden, leichten 14-Gang- TipMatic-Getriebe meistert er den Fernverkehr laut MAN mit bis zu vier Prozent weniger Verbrauch.



Generell überzeugt der Münchener Hersteller mit einer im Durchschnitt niedrigen Mangelquote.

Fotos: MAN Truck & Bus SE

Im traditionellen MAN-Motorenwerk in Nürnberg werden künftig E-Batteriepacks gefertigt. Zeitgleich stellt auch das Münchener Werk seine Produktion neu auf. Dort hat der Hersteller seine Serienproduktion von E-Lkw gestartet. Dabei setzt MAN auf eine Mischproduktion. Auf einer Fertigungslinie kann der Hersteller je nach Auftragslage sowohl E- als auch Diesel-Lkw produzieren und flexibel wechseln. Bis zum Jahresende 2025 sollen hier bereits bis zu 1.000 Trucks der Typen eTGX, eTGL und eTGS vom Band laufen. Beim TGX sind laut MAN bis zu 500 Kilometer Reichweite realistisch.

MAN-Fahrzeuge genießen den Ruf, solide und technisch unaufgeregt zu sein – die aktuelle TÜV-Statistik bestätigt dieses Bild teilweise. Mit 87,7 Prozent mängelfreien Fahrzeugen im ersten Jahr liegt der Münchener Hersteller im Spitzenfeld. Auch nach zwei und drei Jahren zeigt sich die Bilanz respektabel: Noch über 76 Prozent der Fahrzeuge bestehen die Prüfung ohne Beanstandung. Doch auch ein MAN lässt Federn, wenn die Laufzeituhr tickt und er die Dreijahres-Grenze überschreitet. Selbst die Münchener Trucks zeigen den wohl typischen Nutzfahrzeug-Verschleiß: Die Quote erheblicher Mängel – also solcher, die eine direkte Nachprüfung erfordern – steigt von 7,1 Prozent im ersten Jahr auf 18,8 Prozent im fünften Jahr. Das ist zwar kein negativer Ausreißer im Branchenvergleich, zeigt aber: Wartung und Pflege werden mit wachsender Laufleistung immer relevanter.

Der Klassiker unter den Mängeln ist wie bei anderen Mitbewerbern die Beleuchtung, insbesondere am Heck: Von 2,2 auf 7,2 Prozent klettert der Wert im fünften Jahr. Auch bei Blinkern und Warnblinkern nimmt die Fehlerquote kontinuierlich zu (von 0,6 auf 3,2 Prozent). In Kombination mit ansteigenden Abblendlicht-Beanstandungen (auf 3,3 Prozent) ergibt sich ein recht deutlicher Hinweis auf altersbedingte Schwächen bei Elektrik und Verkabelung. Technisch besonders zu beachten ist der Bereich Lenkung und Dichtungen: Die Lenkgelenke zeigen ab dem dritten Jahr eine deutliche Verschleißtendenz, mit einer Quote von 3,6 Prozent im fünften Jahr – ein dezenter Hinweis auf Materialermüdung oder hohe mechani-

## Typendarstellung und Modellpflege

**Vier Baureihen:** TGL (leicht), mittelschwerer TGM sowie TGS (schwerer Verteiler und Baustelle), 4x2 bis 8x8 und TGX (Fernverkehr)  
**2000:** Einführung „Trucknology Generation“, TGA ersetzt FE2000  
**2005:** TGL ersetzt LE2000  
**2006:** Einführung XLX-Kabine für TGX (Hochdach, kleine Scheibe)  
**2007:** MAN überarbeitet TGA – Split in TGX und TGS, Einführung D26-Sechszylinder (480/540 PS)  
**2008:** Kleine Modellpflege TGX/TGS  
**2013:** Große Modellpflege aller Baureihen inkl. Euro 6  
**2014:** D20-Sechszylinder bis 360 PS  
**2015:** Einführung D38 bis 640 PS  
**2016:** D38 als 4x2, GPS-Tempomat und Eco-Roll sind lieferbar, Modellpflege TGX/TGS/ TGL/TGM, neue Getriebegeneration (ZF Traxon bzw.

Scania Opticruise), optimierte Fahrerassistenzsysteme, Infotainment und Navi sowie neues Interieur  
**2017:** Modellpflege TGX- und TGS-Baureihen mit optimiertem Interieur  
**2018:** Einführung D15 (9-Liter) mit 330 bis 400 PS für TGX/TGS  
**2020:** Einführung neue Fahrzeuggeneration mit den Antriebssträngen des Vorgängers. Neue Großraumkabine, optimiertes Bedienkonzept, Leistungen bis 630 PS  
**2021:** Einführung des kamerabasierten Spiegelsatzsystems „Opti-View“  
**2022:** Umfangreiches Motoren-Update für den D26, aerodynamische Verbesserungen beim TGX  
**2024:** „Konzernmotor“ D30 von Scania mit modifiziertem 12-Gang-Overdrive-Getriebe, ebenfalls von Scania für den TGX und TGS

sche Beanspruchung. Auch der Ölverlust an Motor und Antrieb nimmt merklich zu – von 0,3 auf beachtliche 4,2 Prozent. Positiv sticht heraus: Die Bremsanlage zeigt durchweg unauffällige Werte. Weder bei Bremsleitungen und Schläu-

chen noch bei Trommeln und Scheiben gibt es besorgniserregende Ausreißer – selbst nach fünf Jahren ist hier noch alles im grünen Bereich. Auch die gefährlichen Mängel bleiben nach 60 Monaten mit nur 0,4 Prozent erfreulich niedrig. ■■■

### MAN (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	72	145	205	266	309
Ohne Mängel	87,7	80,3	76,3	72,2	67,1
Geringe Mängel	5,1	7,6	9,5	10,9	13,6
Erhebliche Mängel	7,1	11,9	14	16,6	18,8
Gefährliche Mängel	0	0,2	0,1	0,3	0,4
Abblendlicht	1,4	1,6	2,3	3	3,3
Beleuchtung vorn	1	1,3	1,4	1,6	1,4
Beleuchtung hinten	2,2	3,7	5,1	6,3	7,2
Blinker/Warnblinkler	0,6	1,1	1,8	2,7	3,2
Achsaufhängung	0,1	0,4	0,5	0,7	0,8
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,3	0,4	0,7	0,9
Antriebswellen	0	0	0,1	0	0
Lenkanlage	0,2	0,4	0,8	1,2	1,6
Lenkgelenke	0,2	0,9	1,3	2,1	3,6
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,6	0,9	1	1
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	0,7	1	1,9	4,2
Motormanagement/AU	0,5	0,9	1,1	1,5	2,3
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	0,1
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,4	0,6	0,8
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0	0,3	0,4
Bremsleitungen	0	0,2	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,3	0,4	0,9



# Windgesichter

Die Trucks mit Stern erhielten 2024 ein starkes optisches und ein zartes technisches Update. Neu sind die dem eActros nachempfundene Pro-Kabine und der neue Antriebsstrang auf Basis des optimierten OM471.

MERCEDES-BENZ (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	68	136	189	242	286
Ohne Mängel	86,4	76,4	73,2	68,9	67,5
Geringe Mängel	5,6	9,1	10	10,9	11,9
Erhebliche Mängel	8	14,4	16,5	19,9	20,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4
Abblendlicht	1,5	2,8	3,8	4,6	4,6
Beleuchtung vorn	1	1,8	2,1	2,2	2,2
Beleuchtung hinten	2,3	4,1	4,9	5,5	5,7
Blinker/Warnblinker	0,9	1,1	1,7	1,7	1,7
Achsaufhängung	0,2	1	1,9	2,1	2,1
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,5	0,9	1,2	1,6
Antriebswellen	0	0	0	0	0
Lenkanlage	0,2	0,2	0,5	0,9	0,9
Lenkgelenke	0,2	0,9	1,8	2,5	2,8
Rost/Riss/Bruch	0,7	1	1,3	1	1,4
Ölverlust Motor/Antrieb	0,5	0,9	1,3	2,4	3,8
Motormanagement/AU	0,5	0,8	1	1,6	2,5
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,1
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,4	0,8	1,1
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,3	0,4
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,3	0,7	0,9

Mit dem neuen Actros L brachte Mercedes 2024 nicht nur eine überarbeitete Optik, sondern auch zahlreiche technische Verbesserungen, die den Fahrer-Arbeitsplatz angenehmer gestalten und den Fuhrparkverantwortlichen bei der Kostenaufstellung freuen sollen. Als auffälligste Neuerung zeigt sich die aufgefrischte Karosserie-Optik: Die geschlossene Frontpartie aus Kunststoff wirkt nicht nur futuristisch, sondern verbessert dank acht Zentimetern zusätzlicher Länge auch die Aerodynamik – und laut Mercedes den Verbrauch um bis zu knapp zehn Prozent.

Die Mirror-Cams erhielten schlankere Gehäuse für bessere Sicht, ferner ist laut Mercedes der Touchscreen schneller zu bedienen. Das neue Sprachsteuerungssystem erlaubt eine schnelle und exakte Bedienung der Bord-Features. Der bewährte OM-471-Reihensechszylinder mit 12,8 Litern Hubraum arbeitete im neuen Actros bei ersten Testfahrten im vergan-

Fotos: Daimler Truck AG

## Der eigentlich grundsolide Motor entwickelt sich mit der Zeit zum Öler.

genen Jahr kultivierter. In Kombination mit einer neuen Hinterachsübersetzung ( $i = 2,278$ ) wurde das Drehzahlniveau deutlich gesenkt, wobei trotzdem weniger Gangwechsel notwendig sind.

In Sachen E-Mobility hat Mercedes noch für das laufende Jahr 2025 ein Update des bisherigen Erfolgsmodells eActros 600 angekündigt. Es soll mehr Varianten hinsichtlich Radständen und Achsen geben, zudem ist nach ersten Verlautbarungen eine leichtere, mit nur zwei Batteriepacks bestückte Version in Planung, die zwar weniger Reichweite mitbringt, dafür aber bei der Nutzlast Vorteile verschafft.

Trucks mit Stern genießen in der Transportwirtschaft einen sehr guten Ruf – das belegen auch die TÜV-Mängelwerte in den meisten Bereichen. Mit 86,4 Prozent mangelfreien Fahrzeugen im ersten Jahr liegt der Hersteller im vorderen Bereich. Doch der Blick auf die lange Distanz offenbart auch für die Lkw aus Wörth: Im Alter häufen sich die Mängel. Nach fünf Jahren sinkt die Quote mangelfreier Fahrzeuge auf 67,5 Prozent, während die erheblichen Mängel von 8,0 auf 20,2 Prozent steigen – das ist ein Anstieg um mehr als das Zweieinhalbfache. Im Detail zeigt sich, wo der Stern zu flackern be-

### Typendarstellung und Modellpflege

Mit **fünf Baureihen** deckt Mercedes die Lkw-Sparte ab: Atego (leicht), Antos (mittelschwer), Econic (Low-Entry Zwei- und Dreiachser), Arocs (Bau) sowie Actros (schwer)  
**2001:** Einführung Axor (auch Kipper/Mischer bis 8x4), Actros SLT und Atego  
**2003:** Modellpflege (MP2) Actros  
**2004:** Facelift Atego und Axor  
**2005:** Neuer Vierzylinder für Atego, Actros 1861 „Black Edition“, Euro 4/5  
**2006:** Euro 4/5 Motoren für Atego/Axor  
**2008:** Actros MP3, Powershift Serie  
**2011:** New Actros – neue Baureihe mit Euro 6 Motoren, neuen Kabinen und völlig überarbeitetem Fahrwerk, Facelift Atego/Axor  
**2013:** Großes Facelift Atego mit neuen Euro 6 Motoren, Einführung Arocs (ersetzt alle Bauvarianten der ehemaligen Axor-/Actros-Reihe),

Einführung des Verteiler-Lkw „Antos“  
**2015:** Überarbeitung des OM471-Sechszylinders der Actros-/Arocs-Baureihe, Leistung jetzt bis zu 530 PS  
**2016:** Einführung „Turbo-Retarder-Kupplung“ für Arocs (und Actros SLT)  
**2017:** Überarbeitung OM470-Sechszylinder (bis 455 PS), Optimierung Motoren und Getriebe (Powershift 3), Einführung reibungsoptimierter Hinterachse, Überarbeitung GPS-Tempomat  
**2018/19:** Modellpflege Actros/Arocs; teilautonomes Fahren (Level 2) möglich, Spiegel ersetzt durch Kamerasystem  
**2020:** Einführung Actros F als analoges Modell auf Basis des Vorgängers mit neuen Kabinen (mit Tunnel)  
**2022:** Überarbeitung des kamera-basierten Spiegelerersatzsystems Mirror-Cam und intensives Motoren-Update

ginnt: Die Beleuchtung ist eine der häufigsten Schwachstellen. Allein beim Abblendlicht verdreifacht sich die Mängelquote von 1,5 auf 4,6 Prozent. Noch stärker betroffen sind die Heckleuchten, bei denen 5,7 Prozent der Fahrzeuge im fünften Jahr Mängel aufweisen. Auch in der Fahrwerksgruppe steigen die Beanstandungen: Die Achsaufhängung erreicht nach fünf Jahren 2,1 Prozent, Achsfedern und Dämpfung liegen bei 1,6 Prozent. Das ist kein Ausreißer – aber auch kein Bestwert. Wie bei einigen Mitbewerbern ist der Anstieg beim Ölverlust am Antrieb den TÜV-Prüfingenieuren nega-

tiv aufgefallen: von zunächst 0,5 auf 3,8 Prozent – mehr als das Siebenfache.

Auch das Motormanagement/Abgasverhalten wird kritischer, mit einem Anstieg auf 2,5 Prozent nach fünf Jahren. Die gute Nachricht: Bei sicherheitsrelevanten Komponenten wie Bremsleitungen, Bremschläuchen und Bremsmechanik bleibt Mercedes-Benz wie gewohnt stabil. Gefährliche Mängel bleiben durchgehend auf sehr niedrigem Niveau (max. 0,4 Prozent) – ein Zeichen für solide Grundkonstruktion und qualitativ hochwertige Komponenten. ■■■





# Scania jetzt mit Fünfzylinder

Nach der Vorstellung eines „Konzern-Sechszylinders“ für Scania und MAN folgte in diesem Jahr ein daraus abgeleiteter leichter, agiler Fünfzylinder für die Verteiler-Lkw aus Södertälje.

## Typendarstellung und Modellpflege

Scania liefert nur **Lkw ab 16 Tonnen**.  
**Drei Grundbaureihen:** R/S = Fernverkehr, P = Verteiler und G = Bau  
**2004:** R-Modell löst 4er-Baureihe ab  
**2011:** Erste Euro 6 Lkw  
**2013:** „Euro 6 2.0“, dazu Facelift  
**2014:** Drei neue V8- und zwei „SCR-only“-Sechszylinder  
**2015:** Optimierungen des GPS-Tempomaten; Verbesserungen Eco-Roll  
**2016:** Einführung der neuen Baureihe R/S, zusätzliche Kabinenversionen, im Detail optimierte Antriebsstränge, verbessertes Getriebe  
**2017:** Einführung schwere Verteilerbaureihe P auf Basis der neuen

Generation; optimierte V8-Generation „SCR only“ (520 bis 680 PS)  
**2018:** Erdgas-Motor (bis zu 410 PS), neue Generation Low-Entry-Modelle  
**2019:** Oberleitungs-Lkw gehen in Test  
**2020:** V8 mit 770 PS und 3.500 Nm  
**2021:** Vorstellung des neuen DC13-Sechszylinders mit neuen Getrieben  
**2022:** Schwere Sattelzugmaschinen mit batterieelektrischem Antrieb  
**2024:** Gas- und batterieelektrische Antriebskonzepte, inkl. HVO-Diesel  
**2025:** Scania präsentiert mit dem DC 11 einen Fünfzylinder-Diesel für die mittelschweren Fahrzeuge

Während viele Hersteller ihren Fokus auf E-Mobilität richten, beweist Scania mit einer überraschenden Neuentwicklung, dass der Dieselantrieb noch nicht ausgedient hat. Mit dem neuen „Super-11“ bringt der schwedische Hersteller einen effizienten Dieselmotor auf den Markt, der mit ungewöhnlicher Bauweise aufwartet: ein Fünfzylinder mit 430 PS. Ein entscheidender Vorteil des neuen Aggregats ist sein Gewicht. Im Vergleich zum größeren DC13 spart er rund 85 Kilo ein. Gleichzeitig ist er sparsamer als der alte 9-Liter-Fünfzylinder – laut Hersteller um bis zu sieben Prozent.

Im vergangenen Jahr präsentierten die Schweden ein neues Kamera-Rundumsystem namens „Aerospace“. Das System ist auf allen Serienfahrzeugen nachrüst-

Fotos: Scania

SCANIA (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	86	181	276	378	441
Ohne Mängel	88	79	76,1	67,4	65
Geringe Mängel	5,3	9,3	10,6	15	16,1
Erhebliche Mängel	6,6	11,4	13,1	17,4	18,4
Gefährliche Mängel	0,1	0,3	0,1	0,2	0,4
Abblendlicht	0,9	0,9	1,4	2,4	2,6
Beleuchtung vorn	0,6	0,9	0,8	1	1,4
Beleuchtung hinten	1,3	3,8	3,6	5	5,7
Blinker/Warn blinker	0,3	0,4	0,3	0,5	0,5
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,5	0,6	0,9
Achsfedern/Dämpfung	0,8	1,4	1,4	1,8	3,4
Antriebswellen	0	0	0	0	0
Lenkanlage	0,2	0,6	0,7	1,6	1,1
Lenkgelenke	0,2	1,4	2,5	4,5	5,1
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,3	0,6	0,6	0,8
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	2,1	2,7	6,3	6,3
Motormanagement/AU	0,2	0,4	0,5	1,2	1,3
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0	0,2
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,1	0,1	0,4	0,6
Funktion der Feststellbremse	0	0	0	0,1	0,2
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,2
Bremsschläuche	0	0	0	0	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0	0	0	0,2	0,2

bar und basiert auf Kameras vorn, hinten und an jeder Seite. Für den Fahrer bedeutet dies unschätzbare Vorteile beim Rangieren, aber auch für die passive Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer ist Aerospace ein Schritt in die richtige Richtung. Ebenfalls 2024 wurde die BEV-Plattform vorgestellt, mit einer Auswahl an P-, G- und R/S-Kabinen. Die Batteriekapazitäten reichen von 416 bis 728 kWh, die Reichweite gibt Scania mit bis zu 532 Kilometern an. Dieses Jahr kam dann der BEV

3 45R 6x2 ins Programm, der es auf bis zu 350 Kilometer Reichweite bringt.

Scania steht im Ruf, robuste, langstreckentaugliche Maschinen mit hoher Verarbeitungsqualität zu fertigen – was der TÜV-Report zunächst bestätigt: Nach dem ersten Betriebsjahr bleiben 88 Prozent der Fahrzeuge ohne Beanstandung – ein ausgezeichneter Wert und einer der besten im gesamten Segment. Doch mit zunehmendem Alter bröckelt auch bei

den Schweden der Lack: Nach fünf Jahren sind nur noch knapp zwei Drittel der Fahrzeuge (65 Prozent) mängelfrei, während die Quote erheblicher Mängel auf 18,4 Prozent ansteigt.

Gefährliche Mängel sind bei Scania rar. Selbst nach fünf Jahren liegt ihre Quote bei lediglich 0,4 Prozent. Doch unter der Oberfläche zeigen sich Schwachstellen, die sich über die Jahre hinweg bemerkbar machen: Ölverlust ist ein ernstzunehmendes Thema. Während im ersten Jahr nur 1,3 Prozent der Fahrzeuge betroffen sind, springt der Wert im vierten und fünften Jahr auf 6,3 Prozent. Auch die Lenkgelenke entwickeln sich teilweise unerfreulich: Von 0,2 auf 5,1 Prozent steigt die Beanstandungsrate innerhalb von fünf Jahren. Die HU-Prüfer monierten immer wieder Achsfedern und Dämpfung. Hier klettert der Wert von 0,8 auf 3,4 Prozent – besonders im Verteiler- und Baustellenverkehr dürfte dies für Betreiber relevant sein. Die Beleuchtung hinten liegt nach fünf Jahren bei 5,7 Prozent Mängelquote – das ist hoch und ein Hinweis darauf, dass die mehr Aufmerksamkeit benötigt. Die Bremsanlage zeigt sich weitgehend unauffällig. Weder Betriebsbremse noch Leitungen, Schläuche oder Trommeln/Scheiben fallen in der Statistik auf. Auch die Elektrik im Frontbereich (Abblendlicht, Blinker) bleibt größtenteils stabil – und stützt damit das Bild einer insgesamt soliden, aber punktuell alterssensiblen Technik. ■■■



Scania steht im Ruf, solide Fahrzeuge zu fertigen. Diesem Ruf wird der schwedische Hersteller nicht in allen Belangen gerecht.

# Mit Aero und Start-Stop sparen



Obwohl Elektro-Vorreiter, bricht Volvo nicht mit der Diesel-Tradition. Der aerodynamisch optimierte „Aero“ trifft ins Schwarze. Auch Start-Stop spart Sprit.

VOLVO (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	83	175	263	326	381
Ohne Mängel	86,2	76	70,9	68,2	65,8
Geringe Mängel	5,8	8,3	9,1	8,3	11,5
Erhebliche Mängel	7,8	15,5	19,7	23,2	22,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3
Abblendlicht	1,1	1,3	3,3	3	2,7
Beleuchtung vorn	0,4	0,9	1	0,9	1,9
Beleuchtung hinten	1,7	2,1	2,3	3	3,5
Blinker/Warnblinker	0,3	0,5	0,6	0,4	0,5
Achsaufhängung	0,4	0,9	1,5	2,3	2,1
Achsfedern/Dämpfung	0,4	0,7	1,3	2,5	3,8
Antriebswellen	0	0	0,1	0	0
Lenkanlage	0,2	0,7	0,8	0,7	0,9
Lenkgelenke	0,3	2,9	5,2	7,5	5,9
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,4	0,8	1,2	1,2
Ölverlust Motor/Antrieb	1,6	2,2	2	3,4	5,5
Motormanagement/AU	1,3	2	3	2,5	2,8
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
Funktion der Betriebsbremsanlage	0	0,1	0,4	0,5	0,6
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,2	0,3	0,2
Bremsleitungen	0	0	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,1	0	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,6	1,1

Mit dem FH „Aero“ realisiert Volvo den aktuell am konsequentesten auf Aerodynamik getrimmten Lkw am Markt.

Jetzt kommt ein neuer „Aero“ mit E-Achse und als 6x2.

Für den in diesem Jahr präsentierten FH 500 Aero mit I-Save versprach Volvo fünf Prozent Diesel-Einsparung. Durch die verlängerte, aerodynamisch verbesserte Front sinkt der Luftwiderstand spürbar. Tatsächlich: Im Test der VerkehrsRundschau standen genau fünf Prozent Minderverbrauch im Testprotokoll. Dazu erwies sich das Fahrerhaus als angenehm leise (60 dB(A) bei 85 km/h). Die Digitalspiegel ersetzen die klassischen Außenspiegel. Serienmäßig sind moderne Assistenzsysteme wie I-Cruise, I-Roll, I-See sowie Spurhalteassistent, Notbremssystem und Abbiegeassistent an Bord. Auch der Komfort kommt nicht zu kurz: Das Cockpit ist aufgeräumt, digitalisiert und auf Langstrecke ausgelegt.

Ebenso verblüffte das ebenfalls in diesem Jahr vorgestellte „Predictive Engine Start-Stop“-System, das den Motor in Rollphasen nicht mehr im Leerlauf dieseln lässt, sondern ausschaltet. So wird in Phasen, in denen der Antrieb ohnehin keine Leistung bringen muss – etwa bergab oder beim Ausrollen –, überhaupt kein Diesel mehr verbraucht. Die Funktion ist Teil des optionalen I-Save-Pakets, das speziell für den Fernverkehr ausgelegt ist und auch die Turbocompound-Technologie umfasst. Auch im E-Segment legte Volvo 2025 nach. Der neue FH Aero Electric fährt auf drei Achsen mit einer weit hinten platzierten Sattelplatte zur smarteren Gewichtsverteilung, wobei die Nachlaufachse lenk- und liftbar ausgestattet ist. Dazu gibt es extralange Luftleitflaps. Bis zu acht Batteriepakete mit maximal 780 kWh brutto sind an Bord, untergebracht durch den Einsatz einer neuen E-Achse mit integriertem Getriebe – das schafft Platz, sorgt aber auch für ordentlich Eigengewicht. Bis zu 600 Kilometer Reichweite sollen laut Volvo dennoch möglich sein.

Volvo zählt seit jeher zu den Herstellern mit hohem Qualitätsanspruch – und die aktuelle TÜV-Mängelstatistik bestätigt dieses Image zunächst auch. Nach dem ersten Jahr zeigen sich 86,2 Prozent der Fahrzeuge ohne jegliche Mängel – ein respektabler Wert, der über dem Durchschnitt vieler Wettbewerber liegt. Doch im Laufe der Jahre bröckelt das Bild leicht: Nach fünf Jahren bleibt nur noch knapp zwei Dritteln (65,8 Prozent) der Volvo-Lkw

## Typendarstellung und Modellpflege

**Fünf Modellreihen:** FL (10–18 t), FE (18–26 t), FM (ab 18 t, schwerer Verteiler), FMX (Bau) sowie FH und FH16 (Fernverkehr, auch als Aero)  
**2002:** Zweites Facelift FH  
**2005:** Neue 11-/13-Liter sowie automatisierte Schaltung für FM  
**2008:** Drittes Facelift FH/FM  
**2010:** Einführung FMX (Bau)  
**2011:** Start des FH16-750  
**2013:** „New FH“ mit 13-Liter-Sechszylinder, neuen Kabinen und Getriebe, Facelift FM/FMX im Stil des New FH  
**2014:** Modellpflege FL/FM, neue 16-Liter-Sechszylinder (bis 750 PS) in Euro 6, Start von Dual-Clutch (Doppelkupplungsgetriebe) und Einzelradaufhängung vorne

**2016:** Umstellung 13-Liter von Pumpe-Düse auf Common-Rail  
**2019:** Einführung „I-Save“ mit Turbo-Compound (460 und 500 PS), Serienstart FH/FM (420/460 PS) LNG mit Erdgas-„Zündstrahlmotoren“  
**2020:** Komplettes Facelift  
**2021:** Serienstart mittelschwere und schwere batterieelektrische Lkw  
**2022:** Intensive Überarbeitung des D13-Sechszylinders, mit weiterer Verbrauchsreduzierung  
**2023:** Neue LNG-Motoren mit höheren Leistungsdaten  
**2025:** Präsentation FH Aero mit aerodynamischer Karosserie und Predictive-Engine-Start-Stop-System in der FH-Baureihe, Vorstellung des FH Aero als Dreiaxser

ein mändefreies Zeugnis. Das ist solide, aber kein Spitzenwert. Besonders auffällig ist der Anstieg bei den erheblichen Mängeln, also denjenigen, die zur direkten Wiedervorführung führen: Hier verdreifacht sich die Quote von 7,8 Prozent im ersten Jahr auf 22,2 Prozent im fünften. Auch wenn die gefährlichen Mängel mit konstant 0,3 Prozent erfreulich niedrig bleiben, sollte dieser Trend ernst genommen werden. Ein genauer Blick auf die Einzelmängel zeigt, wo Schwächen auftreten – die werden bei den älteren

Prüfkandidaten branchenüblich heftiger. Besonders problematisch ist die Entwicklung bei den Lenkgelenken: Die Mängelquote klettert hier von 0,3 auf 5,9 Prozent und erreicht im vierten Jahr sogar 7,5 Prozent. Ähnlich sieht es bei Achsfedern und Dämpfung aus, deren Ausfallrate von 0,4 auf 3,8 Prozent ansteigt. Auch der Ölverlust am Motor oder Antrieb wird mit zunehmender Laufleistung zum schwierigen Thema der Betreiber: Hier wächst die Beanstandungshäufigkeit von 1,6 auf 5,5 Prozent in Jahr fünf. ■■■



Als erster Lkw-Hersteller traut sich Volvo, beim Rollen den Motor abzustellen.

Fotos: Volvo Trucks

# Bitterer Trend setzt sich fort

Die aktuelle HU-Auswertung für leichte Nutzfahrzeuge gibt Anlass zur Besorgnis. Sie entpuppen sich als besonders anfällig, was Mängel und Verschleiß angeht.

Rund 200.000 Dreieinhalb- bis Siebeneinhalbtonner rollen über Deutschlands Straßen. Das sind zwar nur 0,3 Prozent aller zugelassenen Fahrzeuge. Da sie aber als Allzweckvehikel der Wirtschaft fungieren, sind sie echte Kilometer-Schrubber, also im Straßenbild trotz der vermeintlich geringen Anzahl allgegenwärtig. Im direkten Vergleich zu den Zahlen aus dem Jahr 2023 ist in diesem Jahr ein klarer Trend zu höheren Beanstandungsquoten und sinkender Mängelfreiheit zu registrieren. Und mal wieder sind es oft auch die Komponenten, die für die Sicherheit relevant sind, welche Prüfer regelmäßig reklamieren: nämlich Beleuchtungseinrichtung,

diverse Komponenten der Bremsanlage sowie auffällige Ölverluste.

## Erhebliche Mängel im Steigflug

Der Anteil der Fahrzeuge, die eine Hauptuntersuchung ohne Beanstandung bestehen, ist über alle Altersklassen sichtbar gesunken. Während 2023 noch 81,9 Prozent der einjährigen Fahrzeuge mängelfrei waren, liegt dieser Wert 2025 bei nur noch 79,8 Prozent. Besonders stark fällt das Abrutschen bei den Fünfjährigen auf: Aus 67,1 Prozent im Jahr 2023 werden in diesem Jahr 63,8 Prozent. Ebenfalls auffällig ist die Entwicklung der erheblichen Mängel. Bei den Dreijährigen um gut ein Pro-

## Ein schlechter Trend: Achsaufhängungen und Lenkungsteile sind nicht solide.

zent auf 15,7 Prozent, die Fünfjährigen sogar mit zwei Prozent Steigerung auf derzeit 20,7 Prozent. Last, but not least belegen auch die Zahlen für die gefährlichen Mängel, bei denen eine Weiterfahrt ausgeschlossen ist, den Negativtrend: Waren es 2023 noch 0,6 Prozent, so stehen für 2025 0,9 Prozent in der Tabelle.

## Hinten wird es düster

Defekte Beleuchtungsanlagen sind weiterhin besonders häufig als Mangel auf den Prüfberichten – und die Zahlen steigen. Besonders stark fällt der Anstieg bei der hinteren Beleuchtung auf: Bei fünfjährigen Fahrzeugen stieg die Mängelquote von 7,6 Prozent (2023) auf 8,5 Prozent (2025). Auch das Abblendlicht geht in diese Richtung: von 4,9 Prozent auf 5,2 Prozent. Ebenso verschlechtern sich die Ergebnisse bei Blinker- und Warnblinkanlagen, beispielsweise bei den Dreijährigen von 2,8 Prozent auf 3,2 Prozent.

Auch Achsaufhängungen und Lenkungssysteme lassen in der Gesamtbetrachtung weiter Federn. Sicher eine Folge der besonders hohen Laufleistungen, denkt man nur

an die unzähligen kilometerfressenden Kurierfahrzeuge, die dieser Fahrzeugklasse zuzuordnen sind. Aber es gibt auch mal einen positiven Trend. So konnten die drei-, vier- und fünfjährigen Transporter bei der Achsaufhängung mit besseren Werten aufwarten: von 1,0 auf 0,8 Prozent, von 1,4 Prozent auf 1,0 Prozent und von 2,2 auf 1,8 Prozent in diesem Jahr, ganz nach dem Motto: Geht doch!

## Bremsanlage unter Druck

In einem perfekten Wartungszustand würde man sich gerade bei den sicherheitsrelevanten Bremskomponenten überhaupt keine Mängel wünschen. Dem ist leider nicht so. Bei Fünfjährigen sanken die Mängel an der Betriebsbremsanlage zwar von 0,8 auf 0,5 Prozent. Hier scheint mehr Qualität verbaut zu werden, denn die Feststellbremse wies 2025 bei fünfjährigen Fahrzeugen eine Mängelquote von 1,7 Prozent auf und verbesserte sich zu 2023 um 0,2 Prozent. Allerdings machen die Bremstrommeln und Brems Scheiben wiederum häufiger Probleme: Die Beanstandungen beispielsweise bei vierjährigen Fahrzeugen nahmen von 2,2 Prozent auf 2,5 Prozent zu.

## Deutlicher Anstieg beim Ölverlust

Eine besonders kritische Entwicklung zeigt sich beim Ölverlust am Motor oder Antrieb. Über alle Altersgruppen hinweg sind die Mängelquoten gestiegen. Bei fünfjährigen Fahrzeugen liegt der Anteil nun bei 5,2 Prozent – nach 4,4 Prozent im Jahr 2023. Das weist auf einen zunehmenden Wartungsbedarf und mögliche Qualitätsprobleme der Komponenten hin.

## KOMMENTAR

Im letzten TÜV-Report Nutzfahrzeuge war diese Gewichtsklasse noch – mit weitem Abstand – diejenige mit den besten HU-Ergebnissen. Grundsätzlich ist das noch so, aber der Abstand zu den anderen Gewichtsklassen ist merklich geringer geworden.



Gerhard Grünig,  
Chefredakteur  
Verkehrs-  
Rundschau

Wohnen statt transportieren Das ist vor allem bedenklich, weil sich in dieser Tonnageklasse auch viele Wohnmobile finden. Die werden zwar nicht als Nutzfahrzeuge gewertet, haben aber grundsätzlich die gleichen Probleme mit der Technik.

Die AU-Ergebnisse geben Aufschluss über das Motormanagement, wobei sich auch hier die Werte verschlechtert haben. Bei Fünfjährigen stieg die Beanstandungsquote von 1,8 Prozent auf 3,2 Prozent. Auch das spricht für zunehmende Komplexität in der Antriebstechnik, aber auch für möglicherweise mangelhafte Pflege. Fazit: Alarmzeichen für Flottenbetreiber und Fuhrparkmanager.

Die TÜV-Daten 2025 sprechen eine klare Sprache und formulieren zugleich eine Handlungsempfehlung. Die Qualität und Wartung vieler Nutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen hat sich im Vergleich zu 2023 verschlechtert. Besonders problematisch ist die Zunahme von Ölverlust und von Defekten an Bremsenkomponenten. Die häufigsten Schwächen betreffen nach wie vor die Beleuchtung – das sind Komponenten, die mit überschaubaren Mitteln in Schuss zu halten wären. Wer also auf Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und geringe Standzeiten setzt, sollte das Thema Wartung stärker in den Fokus rücken. Die aktuelle Statistik zeigt: Prävention lohnt sich – gerade bei hart beanspruchten Fahrzeugen. ■■■

Lkw 3,5 t bis < 7,5 t (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Laufleistung (in Tkm)</b>	<b>28</b>	<b>52</b>	<b>69</b>	<b>95</b>	<b>113</b>	<b>125</b>	<b>134</b>	<b>149</b>	<b>157</b>	<b>159</b>
<b>Ohne Mängel</b>	79,8	78	72,6	69,9	63,8	62,2	58,6	58,1	54,1	52,7
<b>Geringe Mängel</b>	7,1	9,3	11,4	12,6	14,6	15,5	16,8	16,2	18,1	17,3
<b>Erhebliche Mängel</b>	12,9	12,4	15,7	16,7	20,7	21,2	23,1	24	25,9	28,2
<b>Gefährliche Mängel</b>	0,2	0,2	0,3	0,7	0,9	1,1	1,5	1,7	1,8	1,7
<b>Mängelanalyse</b>										
Abblendlicht	3,3	2,8	3,9	4	5,2	5,1	5,8	5,2	6,2	6,8
Beleuchtung vorn	1,5	0,8	1,3	1,1	1,4	1,6	1,8	1,6	1,7	1,5
Beleuchtung hinten	3,5	3,7	5,4	6,1	8,5	8,9	10,7	10,3	11,6	12,6
Blinker/Warnblinkler	2,3	2,1	3,2	2,9	4,1	3,9	4,8	4,6	5,1	4,8
Achsaufhängung	0,5	0,4	0,8	1	1,8	2,2	3,1	4,1	4,6	5,5
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,3	0,4	0,6	1,1	1,3	1,7	2,4	2,7	3,2
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	0,8	0,9	1,1	1,2
Lenkgelenke	0,1	0,2	0,3	0,7	1,1	1,2	1,8	2,1	3,1	4,5
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,2	0,5	0,3	0,6	0,5	0,6	0,6	0,8	1
Ölverlust Motor/Antrieb	1	1,7	2,6	3,8	5,2	5,8	7,2	7	9,3	10,5
Motormanagement/AU	1,1	1,1	1,8	2	3,2	3	3,9	3	3,1	3,4
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,1	0,3	0,4	0,6	0,8	1,5	1,7	1,8
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,6	0,7	0,8	1	1
Funktion d. Feststellbremse	0,8	0,6	1	1,4	1,7	1,9	2,7	2,8	3,8	3,6
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,2	0,7	0,9	2,9	3,4	4,5
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1	1,2	1,7	2,5	3	2,9	3,2	3	3,6	3,7

Foto: Iveco

## Fahrzeuge dieser Klasse

- Citroën Jumper (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- DAF LF45, DAF LF55
- Fiat Ducato (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Iveco Daily
- Iveco Eurocargo
- MAN TGL
- MAN TGE (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Mercedes-Benz Sprinter (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Mercedes-Benz Atego
- Mitsubishi Fuso Canter
- Nissan Atleon
- Nissan Cabstar
- Peugeot Boxer (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Renault Master, Renault Maxity, Renault Midlum (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Volkswagen Crafter (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Volvo FL

# Klassenprimus auf der Sünderbank

Vor zwei Jahren waren die Sattelzugmaschinen – das Gros dieser Klasse – mit guten Untersuchungsergebnissen unterwegs. Was ist passiert? Denn der Ex-Primus befindet sich urplötzlich im Mittelfeld.

Wie es zu einem so schlechten Ergebnis bei den in dieser Klasse dominierenden Sattelzugmaschinen kommen konnte, erläutert ein Blick in die relative Zulassungsstatistik. So wurden bis Mai 2025, verglichen mit dem Vorjahr, gut 20 Prozent weniger Fahrzeuge neu zugelassen. Ein Indiz dafür, dass die Fahrzeuge generell länger genutzt werden und entsprechend mehr leisten müssen – das geht selbstverständlich buchstäblich an die Fahrzeugsubstanz. Das lässt sich auch an den drastisch gestiegenen Laufleistungen ablesen, mit denen diese Fahrzeuge zur HU rollen. Die aktuelle TÜV-Auswertung

2025 zeigt eine bedenkliche Entwicklung: Mängel treten häufiger auf, die vor zwei Jahren noch vorbildliche Mängelfreiheit nimmt spürbar ab – insbesondere bei älteren Fahrzeugen. Im Vergleich zum Jahr 2023 ergibt sich ein klares Bild zunehmenden technischen Verschleißes, vor allem bei Komponenten wie Licht, Fahrwerk und Ölverlusten bei Motor/Antrieb.

## Mängelfreiheit rückläufig

Die Prüfstatistik macht es deutlich: Der Anteil mängelfreier Fahrzeuge ist über alle Altersklassen hinweg erheblich gesunken. Bei den einjährigen Lkw bis 18 Tonnen fiel

Foto: MAN Truck & Bus SE

Die HU-Ergebnisse dieser Gewichtsklasse sind, verglichen mit 2023, ernüchternd.

der Wert von 88,0 Prozent im Jahr 2023 auf 87,3 Prozent in 2025, bei fünfjährigen Fahrzeugen von 76,7 Prozent auf nur noch 67,4 Prozent. Passend dazu klettern die Quoten erheblicher Mängel nach oben: bei Zweijährigen von 8,4 auf 12,3 Prozent, bei Fünfjährigen von 13,3 auf 18,7 Prozent. Selbst gefährliche Mängel, vor zwei Jahren noch beinahe bei null, nehmen zu, wenn auch auf niedrigem Niveau – bei Fünfjährigen von 0,2 auf 0,3 Prozent.

## Beleuchtung auffällig

Die aktuelle Analyse der häufigsten Mängel stellt auch in dieser Tonnage der Beleuchtung ein besonders schlechtes Zeugnis aus. Vor allem hinten kletterten

die Beanstandungen etwa bei fünfjährigen Fahrzeugen von 4,6 auf 6,1 Prozent. Beim Abblendlicht gab es ebenfalls Zuwächse – etwa bei dreijährigen Fahrzeugen von 2,7 auf 3,0 Prozent. Diese Mängel sind nicht nur ärgerlich, sondern sicherheitsrelevant – und sie wären leicht vermeidbar durch regelmäßige Kontrollen. Wie bereits 2023 konstatiert, ist diese Fahrzeugklasse so etwas wie die Brot- und Butter-Fraktion und hat einen sehr großen Anteil am Verteiler- und Fernverkehr, bei dem Zuverlässigkeit von Kunden ebenso gefordert wird wie ein adäquater „Auftritt“ von Mensch und Maschine. Da macht sich ein blinder Scheinwerfer wirklich nicht gut, vom Sicherheitsaspekt mal abgesehen.

## Bessere Achsaufhängungen

Sicherheitsrelevante Mängel an der Lenkung und am Fahrwerk sind vor allem bei den älteren Fahrzeugen markant angestiegen. Die Beanstandungen an den Lenkgelenken haben sich bei fünfjährigen Lkw fast verdoppelt – von 1,3 auf 2,5 Prozent. Allerdings zeigen die Werte bei den Achsaufhängungen, dass sich nicht die gesamte Statistik auf Talfahrt begeben hat. Hier sind vier von fünf Werten deutlich besser als im TÜV-Report von vor zwei Jahren. Insgesamt geht die Verschlechterung auf die den Fahrzeugen abverlangte Laufleistung zurück. Denn diese hat sich bei den Prüflingen innerhalb der zwei Jahre zwischen den Berichten über alle Altersklassen verdoppelt.

## Technik verschlechtert sich

Mit der hohen Laufleistung lassen sich natürlich auch die deutlich höheren Werte beim Ölverlust erklären. Hier zeigt sich eine deutliche Zunahme, etwa bei vierjährigen Fahrzeugen von 1,4 auf 3,0 Prozent. Auch das Motormanagement wird vom Prüfer häufiger beanstandet – insbesondere bei älteren Fahrzeugen, bei denen der Wert von 1,5 auf 2,6 Prozent steigt.

## Bei den Bremsen geht's bergab

Die von den TÜV dokumentierten Werte bei der Betriebsbremsanlage und den Bremsstrommeln/-scheiben sind etwas schlechter als vor zwei Jahren. Die Betriebsbremse wird bei fünfjährigen Fahrzeugen nun in 0,8 Prozent der Fälle moniert (0,5 Prozent im Jahr 2023). Die Bremsstrommeln/-scheiben sind mit

## KOMMENTAR

Hier zeigt sich ganz besonders, was im TÜV-Report an vielen anderen Stellen zu beobachten ist: Auch wenn die Gesamtfahrleistung sinkt, wird in dieser Gewichtsklasse mehr gefahren, die Lkw bleiben länger im Einsatz. Besser gewartet werden sie aber offensichtlich nicht. Nur so lassen sich die schlechten Ergebnisse erklären.



Gerhard Grünig,  
Chefredakteur  
Verkehrs-  
Rundschau

## Wie gegenwirken?

Eine wirkliche Entspannung brächte wohl nur ein wirtschaftlicher Aufschwung. Denn dann würde die längst fällige Fuhrparkerneuerung endlich Realität.

0,9 Prozent sehr nah am Referenzergebnis aus 2023. Noch sind die Zahlen moderat, doch sie bestätigen den allgemeinen Trend.

## Wartungsbedarf wächst

Die Ergebnisse des TÜV-Reports 2025 sind im Vergleich zur euphorischen Bewertung dieser Tonnage-Klasse im vergangenen Report ernüchternd. Der technische Zustand mittelschwerer Nutzfahrzeuge hat sich in den letzten zwei Jahren in beinahe allen Prüfkategorien verschlechtert. Besonders bei Fahrzeugen mit hoher Laufleistung und in der Altersklasse ab drei Jahren häufen sich sicherheitsrelevante Mängel. Allerdings ist auch die Laufleistung sprunghaft angestiegen, was in die Gesamtbetrachtung unbedingt einfließen muss. Für Speditionen und Fuhrparkverantwortliche heißt das: Wer Ausfallzeiten und Reparaturkosten vermeiden will, sollte auf eine konsequente Wartung und regelmäßige Sichtkontrollen setzen – insbesondere bei Fahrwerk, Beleuchtung und Öl. Denn mit zunehmendem Alter steigt nicht nur der Verschleiß, sondern auch das Risiko von Sicherheitsproblemen.

Lkw 7,5 t bis 18 t (Angaben in Prozent)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	79	155	228	290	332	329	309	291	260	232
Ohne Mängel	87,3	78,6	74,7	70,4	67,4	67,6	67,1	67,4	67,5	67,1
Geringe Mängel	5,3	8,9	10,2	11,6	13,5	13,1	13,8	13,8	14,3	14,5
Erhebliche Mängel	7,3	12,3	14,8	17,8	18,7	18,8	18,6	18,2	17,8	17,8
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5
<b>Mängelanalyse</b>										
Abblendlicht	1,3	2,1	3	3,8	3,8	3,2	3,4	3,1	3,2	3,2
Beleuchtung vorn	0,8	1,2	1,5	1,7	1,9	1,6	1,5	1,5	1,3	1,4
Beleuchtung hinten	2	3,6	4,5	5,3	6,1	6,2	6,6	7,3	7,7	7,9
Blinker/Warnblinker	0,9	1	1,5	1,8	2	2	2,2	2,4	2,4	2,3
Achsaufhängung	0,2	0,5	0,9	1,1	1,3	1,3	1,5	1,7	1,6	1,7
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,4	0,6	1,1	1,4	1,5	1,3	1,4	1,3	1,6
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0,1	0,1	0	0,1	0
Lenkanlage	0,2	0,2	0,5	0,8	0,8	0,8	0,7	0,5	0,6	0,7
Lenkgelenke	0,2	0,9	1,5	2,1	2,5	3	3,6	3,9	3,8	3,9
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,5	0,8	0,8	1	0,9	1	0,9	0,9	0,9
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6	1,3	1,7	3	4,2	5	5,3	5,8	6	5,7
Motormanagement/AU	0,5	0,8	1,2	1,7	2,6	2,9	2,7	2,6	2,5	2,5
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,6
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,2	0,5	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Funktion d. Feststellbremse	0	0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,5	0,5	0,4	0,5
Bremsleitungen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,3	0,6	0,9	1	1,1	1,1	1,1	1,2

## Fahrzeuge dieser Klasse

- DAF CF 4x2
- DAF XF105, XF 4x2
- Iveco Eurocargo, 4x2
- Iveco Stralis, 4x2
- Iveco Trakker, 4x2/4x4
- MAN TGA/TGM/TGS, 4x2
- Mercedes-Benz Atego, 4x2
- Mercedes-Benz Axor, 4x2
- Mercedes-Benz Actros, 4x2
- Mercedes-Benz Arocs, 4x2
- Renault Premium, 4x2
- Renault Magnum, T 4x2
- Renault Lander, 4x2
- Renault Kerax, D 4x2/4x4
- Renault C/K 4x2
- Scania T, 4x2
- Scania R, 4x2
- Scania G, 4x2
- Scania P, 4x2
- Volvo FE, 4x2
- Volvo FM, 4x2
- Volvo FH/FH16, 4x2

# Der Mängeltrend setzt sich fort

Im TÜV-Report 2023 war davon die Rede, dass sich die schweren Lkw hinsichtlich Beanstandungen bei der HU im Sinkflug befänden. 2025 setzt sich dieser Trend fort, aber weniger vehement. Das kann auch daran liegen, dass sich die Laufleistungen im Schnitt deutlich reduziert haben.

Schwere Lkw sind das Rückgrat des Güterverkehrs. Doch auch diese Transport-Schergewichte zeigen zunehmend Schwächen. Der Vergleich der Mängelstatistiken aus den Jahren 2023 und 2025 verdeutlicht: Der technische Zustand dieser Fahrzeuge bleibt zwar insgesamt nahezu stabil, aber es gibt auch Ausreißer nach unten, die eine genauere Betrachtung rechtfertigen. Wer nach einem Jahr mit seinem 40-Tonner zur HU erscheint, kann dem Prüftermin relativ gelassen entgegensehen. Im Jahr 2025 waren 87,1 Prozent der einjährigen Fahrzeuge ohne Mängel – ein verschmerzbarer Rückgang gegenüber 2023. Damals blieben 87,8 Prozent

der Prüflinge ohne Beanstandung. Auch in den Folgejahren bleiben die Quoten vergleichbar, bis dann die Betriebsjahre fünf und sechs absolviert sind. Hier sind noch 64 Prozent der Fahrzeuge mängelfrei – gegenüber 68,0 Prozent zwei Jahre zuvor ein nennenswerter Negativ-Trend. Gehen wir von circa 800.000 schweren Lkw aus, die in Deutschland zugelassen sind, reden wir hier von über 30.000 Trucks weniger, die 2024 mängelfrei durch die erste HU kamen. Bemerkenswerter ist die Entwicklung der erheblichen Mängel – hier hat sich der Negativ-Trend aus dem Jahr 2023 fortgesetzt. Bereits bei dreijährigen Fahrzeugen liegt der Anteil von Beanstandun-

gen der Sorte „erheblich“ bei 15,6 Prozent (2023: 13,8 Prozent), bei fünfjährigen Lkw sogar bei 22,9 Prozent (2023: 19,4 Prozent). Auch gefährliche Mängel, wenngleich auf niedrigem Niveau, nehmen zu: Mit 0,5 Prozent bei sechsjährigen Fahrzeugen ist die Quote fast doppelt so hoch wie 2023 (0,3 Prozent bei fünfjährigen). Also: Je älter die Fahrzeuge, desto größer die Wahrscheinlichkeit gravierender Mängel.

## Wahrlich kein Lichtblick

Bei der Beleuchtung machen die Prüfer erstaunlich oft einen Vermerk im Protokoll. Die Quoten für defekte hintere Beleuchtung stiegen bei älteren Fahrzeugen spürbar – bei sechsjährigen auf 7,7 Prozent (2023: 6,5 Prozent bei fünfjährigen). Auch Blinkerprobleme nehmen zu: Bei Fahrzeugen mit sechs Jahren liegt die Beanstandungsquote inzwischen bei 2,6 Prozent – das ist fast ein Prozentpunkt mehr als 2023. Der Zustand des vorderen Lichtsystems hingegen bleibt nahezu konstant – ein kleiner positiver Aspekt.

## Es knirscht bei den Älteren

Besorgniserregend zeigt sich die Entwicklung bei der Achsaufhängung und der Dämpfung: Bereits bei drei und vier Jahre alten Fahrzeugen liegt der Anteil an Mängeln bei 1,8 bzw. 1,1 Prozent – das ist deut-

lich über den 2023er-Werten mit 0,7 Prozent bzw. 0,9 Prozent – und das angesichts weniger gefahrener Kilometer. Noch deutlicher wird es bei älteren Fahrzeugen: Nach sechs Betriebsjahren beträgt die Mängelquote bei der Dämpfung bereits 2,5 Prozent. Auch die Lenkung bereitet Sorgen: 5,8 Prozent der sechsjährigen Lkw zeigen Mängel an den Lenkgelenken, 2023 lag dieser Wert bei fünfjährigen noch bei 3,8 Prozent. Die Lenkmechanik selbst erreicht nun auffällige bis zu zwei Prozent – das ist eine Verdoppelung gegenüber 2023.

## Mehr Ölverlust trotz weniger Laufleistung

Ein nach wie vor größeres Problem stellt der Ölverlust dar – mit steigender Laufleistung klettert auch die Beanstandungsrate. Während 2023 bei fünfjährigen Fahrzeugen 3,8 Prozent betroffen waren, sind es 2025 bereits 5,1 Prozent bei sechsjährigen. Beim Motormanagement und der Abgasuntersuchung zeigt sich ebenfalls eine moderate Zunahme: 3,1 Prozent der sechsjährigen Fahrzeuge zeigen hier Auffälligkeiten (2023: 2,1 Prozent bei fünfjährigen). Ein Hinweis darauf, dass sowohl thermische Belastungen als auch die Komplexität der Abgasnachbehandlungssysteme stärker beanspruchen.

**Bremsanlage: Verschleiß zu hoch**  
Was die Bremsanlagen angeht, steigt die Quote fehlerhafter Systeme mit zunehmendem Fahrzeugalter merklich: Sie klettert von nur 0,1 Prozent bei Einjährigen auf 1,4 Prozent bei Sechsjährigen – ein Anstieg um den Faktor 14. Die Feststellbremsen zeigen seltener Schwächen, aber auch hier nagt das Alter an den Werten und sie verdoppeln sich nach sechs Jahren. Die Bremscheiben und -trommeln verzeichnen ebenfalls ein leichtes Mangel-Plus, erreichen aber mit 1,2 Prozent immer noch ein relativ niedriges Niveau – vermutlich dank gezielter Wartung.

## Stabile Lage, aber kein Ausruhen

Die Fahrzeuge der Schwergewichtsklasse erfreuen mit Mängelfreiheit auf hohem Niveau in den ersten Jahren auf Achse. Doch mit zunehmender Einsatzdauer zeigen sich mehr und mehr Schwächen. Auch ausnehmend sicherheitsrelevante Systeme wie Bremsanlagen und Motorensteuerungen sollten mehr Aufmerksamkeit und Willen zu Qualität erfahren. Die Fahrzeug-Königsklasse der Transportwirtschaft steht keinesfalls schlecht da. Allerdings zeigt der Trend, dass sowohl bei der Komponentenwahl wie bei der Wartung nichts schleifen gelassen werden sollte.

Lkw über 18 t (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Laufleistung (in Tkm)</b>	<b>62</b>	<b>122</b>	<b>180</b>	<b>229</b>	<b>277</b>	<b>310</b>	<b>346</b>	<b>372</b>	<b>390</b>	<b>394</b>
<b>Ohne Mängel</b>	87,1	78,6	74,7	70,2	67,2	64	61,3	58,1	56,9	54,6
<b>Geringe Mängel</b>	5,5	7,9	9,4	10,8	12,3	12,6	13,8	15,7	15,4	16,2
<b>Erhebliche Mängel</b>	7,3	13,4	15,6	18,6	20,1	22,9	24,2	25,4	26,9	28,3
<b>Gefährliche Mängel</b>	0,1	0,1	0,2	0,4	0,4	0,5	0,7	0,7	0,8	0,7
<b>Mängelanalyse</b>										
Abblendlicht	1,1	1,8	2,5	2,9	3	3,2	3,6	3,8	4,3	4,4
Beleuchtung vorn	0,8	1,5	1,6	1,5	1,4	1,5	1,6	1,5	2	2,2
Beleuchtung hinten	2,2	4,1	5	5,7	6,3	7,7	7,9	8,5	9,1	9,9
Blinker/Warnblinker	0,4	0,8	1,3	1,6	2	2,6	2,3	2,5	3,5	4,3
Achsaufhängung	0,2	1,1	1,8	2	1,9	2,3	2,7	3,2	2,9	3,9
Achsfedern/Dämpfung	0,4	0,7	1,1	1,3	2,1	2,5	3,2	3,3	3,2	3,7
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,2	0,6	0,8	1,4	1,7	2	1,9	2	2,3	3,1
Lenkgelenke	0,2	1,4	2,5	3,9	5	5,8	6,1	6,2	6,6	7,2
Rost/Riss/Bruch	0,5	1	1,3	1,1	1,3	1,4	1,6	1,4	1,9	1,8
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6	0,8	1,5	2,6	4,4	5,1	5,9	7	7,5	7,7
Motormanagement/AU	0,8	1	1,4	1,8	2,5	3,1	3,3	3,5	3,6	3,4
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,7
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,3	0,4	0,8	0,9	1,4	2	2,4	2,7	3,1
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,3	0,5	0,5	0,7	1	1,1	1,7
Bremsleitungen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3
Bremsschläuche	0,1	0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,6	0,8	1,2	1,3	1,6	2	1,7

## Fahrzeuge dieser Klasse

- DAF CF/XF105/XF; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Iveco Stralis; AD/AT/AS 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Iveco Trakker; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x8
- MAN TGM; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4
- MAN TGS; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8
- MAN TGA/TGX/TGS; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8
- Mercedes-Benz Axor/Actros; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8
- Renault Premium/T; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4
- Renault Magnum; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4
- Renault Lander/C; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4
- Renault Kerax/K; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Scania; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x8
- Volvo FE/FM/FMX; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Volvo FH/FH16; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4

## KOMMENTAR

Eine Ursache für die rapide verschlechterten Werte bei den noch vor zwei Jahren hochgelobten mittelschweren Lkw kann ein Blick in die Zulassungszahlen eröffnen. Diese sind im Vergleich zur vorherigen Betrachtung um 20 Prozent gesunken. Die Fahrzeuge bleiben also offenbar länger im Fuhrpark. Hingegen sind die bei den Prüfungen protokollierten Kilometerstände in die Höhe geschliffen. Mehr Beanspruchung bedeutet selbstverständlich mehr Verschleiß. Bessere Wartung ist nötig, sonst setzt sich der Abwärtstrend fort.



Gerhard Grünig, Chefredakteur Verkehrs-Rundschau

# Gezogene Einheiten auf gutem Kurs

Die gezogenen Einheiten präsentieren sich bei den Mängel-Daten positiv. Dabei sind leichte Anhänger im Schnitt besser in Schuss als die Schwerlast-Anhänger.

Schon in der Betrachtung vor zwei Jahren wurde den gezogenen Einheiten über 3,5 Tonnen ein gutes Zeugnis ausgestellt, was ihre Mängelbilanz angeht. Erfreulicherweise hat sich dieser Trend in den letzten zwei Jahren generell fortgesetzt. Lediglich schwere Mängel nach knapp zehn Einsatzjahren sind leicht gestiegen, wobei der Anstieg als moderat zu verkraften ist. Richten wir den Blick auf einige Details,

um die Verbesserungsthese zu belegen. Besonders erfreulich: Der Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel ist über fast alle Altersklassen hinweg gestiegen. Bei zehnjährigen Anhängern lag er 2025 bei 73,2 Prozent – ein Zuwachs gegenüber den Werten aus dem TÜV-Report 2023 von 72,2 Prozent. Auch bei Fahrzeugen im mittleren Altersbereich wie den Fünf- bis Siebenjährigen legte die Quote um zwei bis fünf Prozent-

## Anhänger von 3,5 bis 10 t (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ohne Mängel	87,1	87,1	82,4	81,3	78,2	78,5	76,1	77	74,3	73,2
Geringe Mängel	6,2	6,7	7,5	6,6	9	8,2	8,8	8,9	10,7	10,8
Erhebliche Mängel	6,2	6,1	9,3	11,5	11,9	12,9	14,5	12,7	13,7	14,9
Gefährliche Mängel	0,5	0,1	0,8	0,6	0,9	0,4	0,6	1,4	1,3	1,1
Beleuchtung hinten	4,4	5	6,3	7,2	8,4	7,9	8	8,4	9,5	10,3
Rückstrahler	0,9	0,9	1,1	1,5	1,2	1,5	1,6	1,2	1,6	1,9
Blinker/ Warnblinker	0,2	0,6	1,1	1,5	1,7	1,9	1,6	1,4	1	1,7
Achsaufhängung	0,2	0	0,2	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Achsfedern/Dämpfung	0,7	0,3	0,4	0,8	0,7	0,9	1,2	1	2,2	2,4
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,7	0,5	0,6	0,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	1,6	1,6	2,3	2,3	3,2	3,2	3,7	4,6	4,2	4,7
Funktion der Feststellbremse	0,8	0,7	1,1	1,3	1,3	1,6	2,7	2,6	2	2,2
Bremsleitungen	0,2	0,1	0	0,2	0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1
Bremsschläuche	0,3	0,1	0,3	0,2	0,6	0,3	0,6	0,6	0,6	0,7
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0	0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4

## Anhänger über 10 t (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ohne Mängel	88,4	82,3	77,9	74,6	70,6	69	67,3	66,7	67,1	67,5
Geringe Mängel	5	6,4	7,3	8,5	9,1	9,3	9,9	10,7	11,3	12
Erhebliche Mängel	6,4	11	14,2	16,1	19,3	20,7	21,5	21,3	20,3	19,1
Gefährliche Mängel	0,2	0,3	0,6	0,8	0,9	1,1	1,3	1,3	1,2	1,3
Beleuchtung hinten	4,1	5,9	6,6	7,2	8,5	8,9	9	10,4	10,1	10
Rückstrahler	0,5	0,8	0,8	1	0,9	1,1	1,2	1,4	1,4	1,5
Blinker/ Warnblinker	0,7	0,9	1	1	1,2	1,4	1,5	1,3	1,4	1,3
Achsaufhängung	0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5
Achsfedern/Dämpfung	0,5	1,1	1,9	2,5	3,9	4,6	5,1	5,1	4,7	4,3
Rost/Riss/Bruch	0,6	1,2	1,5	1,2	1,3	1,4	1,6	1,7	1,6	1,7
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,5	0,9	1,5	1,6	2,2	2,5	3,3	3,5	4	4,1
Funktion der Feststellbremse	0,3	1,2	2,2	2,9	3,5	3,9	3,9	3,8	3,8	3,5
Bremsleitungen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2
Bremsschläuche	0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,2	0,6	0,9	1,6	1,9	2,1	2	2,3	2,2

Fotos: Meiller

## Gesamt Anhänger > 3,5 t

1	Ohne Mängel	73,9 %
2	Geringe Mängel	8,7 %
3	Erhebliche Mängel	16,5 %
4	Gefährliche Mängel	0,9 %

punkte zu. Einjährige und zweijährige Anhänger halten mit 87,1 Prozent weiter ein beruhigend hohes Niveau.

### Leichte Anhänger besser in Schuss

Auch bei den erheblichen Mängeln geht es leicht bergauf. Deutlich zeigt sich das bei älteren Anhängern. Bei zehnjährigen Fahrzeugen (Klasse von 3,5 bis 10 t) sank dieser Wert von 17,1 Prozent im Vorjahr auf nun 14,9 Prozent. Auch bei Siebenjährigen ist ein klarer Rückgang von 17,1 Prozent auf 14,5 Prozent zu erkennen. Einzige Ausnahme: Bei Achtjährigen blieb der Wert konstant. Attestiert der Prüfer einen gefährlichen Mangel, bleibt der Anhänger vorerst stehen. Dies geschah in den vergangenen zwei Jahren weniger häufig, was ebenfalls auf die positive Gesamtbetrachtung einzahlt. Bei gefährlichen Mängeln sind die Zahlen über weite Strecken stabil oder leicht gesunken. Nur in den Altersklassen sieben bis neun Jahre ist ein leichter Anstieg zu beobachten – etwa bei Neunjährigen von 0,5 Prozent auf 1,3 Prozent. Insgesamt bleibt das Niveau aber niedrig.

Bleibt noch der Blick auf die Mängel, die von den TÜV-Prüfern besonders häufig beanstandet wurden. Bei der Beleuchtung hinten gingen die Mängel bei älteren Anhängern deutlich zurück – etwa bei neunjährigen von 13,1 auf 9,5 Prozent. Auch Rückstrahler und Blinker wurden seltener beanstandet. Sicherheitsrelevante Bremskomponenten bleiben im Fokus: Der Anteil

der Mängel stieg bei älteren Anhängern, bei zehnjährigen leicht von 4,6 Prozent (2023) auf 4,7 Prozent (2025). Gleiches gilt für die Feststellbremse bei mittleren Altersklassen. **Zwischenfazit:** Leichte Anhänger sind 2025 durch die Bank in einem leicht verbesserten Zustand als noch zwei Jahre zuvor. Weniger erhebliche Mängel und mehr mängelfreie Prüfungen sprechen für einen positiven Trend. Einzelne sicherheitsrelevante Systeme wie die Bremsanlage bleiben jedoch prüfenswert.

### Schwere Anhänger: stabile Entwicklung

Bei den schweren Anhängern zeigt sich im TÜV-Report 2025 im Vergleich zum Vorjahr ein insgesamt stabiler bis leicht verbesserter technischer Zustand. Erfreulich ist der gestiegene Anteil an mängelfreien Prüfungen. So lag die Quote bei einjährigen Anhängern (über 10 t) nun bei 88,4 Prozent – ein Plus von rund zwei Prozentpunkten gegenüber 2023 mit 86,7 Prozent. Auch bei Fahrzeugen im mittleren Alter, etwa mit drei oder vier Jahren, stieg der Wert leicht an. Bei älteren Anhängern bleibt die Quote stabil. Zehnjährige Fahrzeuge erreichen 2025 einen Wert von 67,5 Prozent, knapp über dem Vorjahreswert von 67,3 Prozent. Zeitgleich sank der Anteil erheblicher Mängel bei den meisten Altersgruppen – ein gutes Zeichen für den technischen Zustand dieser gezogenen Einheiten. Bei drei- bis fünfjährigen Anhängern über 10 Tonnen gingen die Quoten um bis zu 1,5 Prozentpunkte zurück, etwa von 15,8 Prozent auf 14,2 Prozent bei dreijährigen. Bei älteren Fahrzeugen, z. B. den zehnjährigen, liegt der Wert bei 19,1 Prozent, das ist etwas besser als die 19,8 Prozent im Vorjahr. Kommen wir zu den gefährlichen Mängeln. Hier bleibt das

Niveau erträglich, obwohl moderate Anstiege zu verzeichnen sind. Bei zehnjährigen Anhängern beträgt der Anteil nun 1,3 Prozent (2023: 1,0 Prozent), bei siebenjährigen 1,3 Prozent (zuvor 0,9 Prozent). Sicherheitsrelevante Mängel nehmen ergo leicht zu, stagnieren aber auf einem akzeptablen Niveau.

### Detailblick: Baugruppen mit Problemen

Auch bei den schweren gezogenen Einheiten lohnt der Blick auf die Beleuchtung, in der aktuellen Betrachtung präsentiert sich eine leichte Verbesserung. Die Mängelquoten sinken über viele Altersklassen hinweg. Bei fünfjährigen Anhängern etwa ging der Wert von 9,3 Prozent auf 8,5 Prozent zurück, bei zehnjährigen leicht von 10,2 Prozent auf 10,0 Prozent. Eine Verbesserung auf vergleichbarem Niveau zeigt sich bei der Achsfederung, vor allem bei den jungen Prüflingen. In der Tendenz leicht rückläufig, aber auf einem weiterhin hohen Mängelniveau für so ein sicherheitsrelevantes Bauteil, zeigen sich die Betriebsbremsanlage und deren Komponenten. Bei zehnjährigen Anhängern liegt die Quote 2025 bei 4,1 Prozent (4,9 Prozent 2023). Die Bremsstrommeln schneiden etwas schlechter ab: 2,2 Prozent bei den Zehnjährigen 2025 (2,0 Prozent in 2023). Die Feststellbremse zeigt hingegen leicht rückläufige Werte in höheren Altersklassen. ■■■

## KOMMENTAR

Die schweren Anhänger präsentieren sich 2025 insgesamt in einem leicht besseren Zustand als im Vorjahr – besonders bei der Mängelfreiheit und bei häufigen Defekten wie Beleuchtung und Achsaufhängung. Gleichzeitig mahnen Mängel an der Bremsanlage und deren Komponenten zur Vorsicht: Gerade bei älteren Fahrzeugen sollten sicherheitsrelevante Komponenten sorgfältig gewartet werden.



Gerhard Grünig,  
Chefredakteur  
Verkehrs-  
Rundschau





**LIEBE GEHT  
DURCH DEN WAGEN.**

Deswegen prüfen wir alle Fahrzeuge auf Herz und Nieren –  
egal ob Verbrenner, Elektrofahrzeug oder autonomer Shuttle.

**TUV**  
Die mit dem Siegel.