



Hersteller

Die Mängelquote wird wieder höher, weil BDF-Motorwagen und Kipper einen steigenden Anteil in dieser Fahrzeugklasse einnehmen – die traditionell stark belastet sind.

Schwerergewichtsklasse schwächelt

Die Zeiten sind härter geworden, und Ranglisten haben sich offenbar dauerhaft verändert. Die schweren Lkw über 18 Tonnen rangieren bei den Untersuchungen des TÜV nicht mehr an der Spitze.

Diese Entwicklung ist nicht neu – schon 2019 waren die schweren Trucks nicht mehr auf der Spitzenposition, wenn es um Zuverlässigkeit ging. Zwei Jahre davor konnten sie noch glänzen. Nur unterdurchschnittlich schneiden schwere Modelle über 18 Tonnen

im Branchenvergleich ab. Allein die ganz jungen Fahrzeuge bilden hier eine Ausnahme.

Bei den Einjährigen passieren 88,5 Prozent der schweren Lkw die Hauptuntersuchung ohne Mängel. Im Durchschnitt gelingt dies

87,0 Prozent der Nutzfahrzeuge. Doch danach ist es vorbei mit der Herrlichkeit. Bereits im Alter von zwei Jahren schneiden die Schweren dann schlechter ab als die Gesamtheit der deutschen Nutzfahrzeugflotte. Nur 80,6 Prozent passieren die HU ohne jede Beanstandung. Im Marktdurchschnitt sind dies 83,2 Prozent. Nach fünf Jahren absolvieren 72,1 Prozent der Nutzfahrzeuge im Schnitt die HU mit Bestnote, nur 69,9 Prozent der schweren Lkw erreichen dieses Ziel.

Mit dem Alter kommen die Probleme

Auch eine Analyse der Zahlen zu erheblichen Mängeln bestätigt dieses Bild. Junge Nutzfahrzeuge über 18 Tonnen leiden bei der ersten HU nur zu 7,0 Prozent unter erheblichen Mängeln, der Marktdurchschnitt liegt bei 8,1 Prozent. Bereits nach zwei Jahren sieht dies jedoch anders aus: Hier weisen alle Lkw im Schnitt zu 9,8 Prozent erhebliche Mängel auf, Fahrzeuge über 18 Tonnen zu 12,2 Prozent.

Woran liegt es? Höhere Belastung, schlechtere Wartung oder eine Kombination aus beidem? Die schweren Lkw müssen immer mehr leisten und aushalten, die Einstellung der Eigentümer zu Pflege und Wartung ist gleichzeitig laxer geworden. Dies ist eine toxische Kombination, die nicht ohne Auswirkungen bleibt. Da können die Hersteller neue Technologien einführen oder versuchen, die Robustheit zu erhöhen – ein derartiges Programm verschleißt

die Fahrzeuge überdurchschnittlich. Dies sieht man etwa deutlich an den Werten für die Lenkgelenke. 3,7 Prozent der fünfjährigen schweren Lkw sind hier mangelhaft. Nach drei Jahren sind dies 1,3 Prozent, nach vier Jahren 2,7 Prozent. Im Marktdurchschnitt leiden Nutzfahrzeuge unter Problemen mit den Lenkgelenken: 0,6 Prozent (Dreijährige), 0,9 Prozent (HU nach vier Jahren) und 1,8 Prozent (Durchschnitt aller Nutzfahrzeuge, die fünf Jahre alt sind). Am unterschiedlichen Verschleiß

dieser Teile lässt sich exemplarisch ablesen, wie hart der Arbeitsalltag von schweren Lkw ist.

Auch Ölverlust ist bei den Schweren problematisch. 3,6 Prozent der Fünfjährigen leiden darunter (im Schnitt: 3,1 %). Auch die Federn leiden unter Stress, 1,5 Prozent weisen hier nach fünf Jahren Mängel auf (im Schnitt: 1,2 %). Die Achsaufhängung zeigt sich hingegen robust. Eine Fehlerquote von 1,5 Prozent nach fünf Jahren liegt sogar unter dem Schnitt.

Lkw über 18 t

Befund der Hauptuntersuchung					
Alter in Jahren	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Laufleistung in Tkm	86	174	259	335	395
Ohne Mängel	88,5%	80,6%	76,6%	73,3%	69,9%
Geringe Mängel	4,4%	7,1%	8,2%	8,7%	9,9%
Erhebliche Mängel	7,0%	12,2%	15,0%	17,7%	19,9%
Gefährliche Mängel	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,2%
Mängelanalyse					
Lichtanlage					
Abblendlicht	1,3%	2,3%	2,8%	3,3%	3,5%
Beleuchtung vorn	1,0%	1,2%	1,6%	1,7%	1,9%
Beleuchtung hinten	2,2%	4,0%	4,7%	5,6%	6,1%
Blinker/Warnblinker	0,3%	0,6%	0,9%	1,3%	1,8%
Karosserie/Fahrwerk					
Achsaufhängung	0,2%	0,4%	0,7%	1,1%	1,5%
Achsfedern/Dämpfung	0,4%	0,7%	1,1%	1,3%	1,5%
Antriebswellen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lenkanlage	0,1%	0,2%	0,4%	0,5%	0,5%
Lenkgelenke	0,1%	0,5%	1,3%	2,7%	3,7%
Rost/Riss/Bruch	0,3%	0,5%	0,6%	0,9%	0,9%
Antriebsstrang					
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6%	1,3%	1,6%	2,3%	3,6%
Motormanagement/AU	0,3%	0,7%	1,0%	1,5%	2,1%
Auspuffanlage	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%
Bremsanlage					
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1%	0,2%	0,4%	0,9%	1,1%
Funktion der Feststellbremse	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%
Bremsleitungen	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
Bremsschläuche	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Bremstrommeln/-scheiben	0,0%	0,1%	0,4%	0,8%	1,2%

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
- 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