



Corona und der Online-Handel lassen das Van-Segment boomten – es wird noch mehr gefahren und noch weniger gepflegt

Volle Last für Leichtgewichte

Es ist ein hartes Leben: Leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen werden in der Regel heftig strapaziert. Das dokumentiert sich auch in den Ergebnissen der HU.

Der Online-Handel boomt, Corona hat als Brandbeschleuniger gewirkt. Kein Wunder, dass vor diesem Hintergrund die Zulassungen leichter Nutzfahrzeuge boomten. So begehrt diese Fahrzeugklasse jetzt auch ist, so hart wird sie in der täglichen Praxis rangenommen.

Die Fahrer gehen ans Limit
Nicht nur die Fahrer der Kurierdienste gehen regelmäßig ans Limit, auch für ihre fahrbaren Untersätze kennen sie kein Pardon. Dafür nimmt man öfter lieber bei Wartung, Pflege und maximaler Zuladung eine legerere Haltung ein. Diese Kombination hinterlässt deutliche Spuren an den Fahrzeugen. Die Daten der HU legen hierfür ein klares Zeugnis ab. In jungen Jahren geht man mit extremen Belastungen besser um als in reiferem Alter. Warum soll dies bei Nutzfahrzeugen anders sein? Beim ersten HU-Termin halten sich die leichten Modelle im Marktvergleich noch wacker. 85,3 Prozent passieren die Hauptuntersuchung ohne jegliche Mängel.

87,4 Prozent aller Nutzfahrzeuge erreichen dieses Ziel. Allerdings muss man dabei berücksichtigen, dass schwerere Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen jährlich eine Hauptuntersuchung absolvieren müssen. Ihre leichten Kollegen absolvieren den Check hingegen nur im Zwei-Jahres-Rhythmus. Bereits beim zweiten Anlauf bekommen die geplagten leichten Transporter und Pick-ups Probleme bei der Hauptuntersuchung. Nur noch 78,6 Prozent der vorgeführten Fahrzeuge absolvieren diesen Testdurchlauf ohne Mängel. 83,2 Prozent aller Nutzfahrzeuge erreichen dieses Ziel.

31,3

Prozent der Neun- bis Zehnjährigen fallen mit erheblichen Mängeln bei der HU durch

Fahrzeuge dieser Klasse

- Citroën Berlingo
- Citroën Jumpy
- Citroën Jumper
- Dacia Duster
- Dacia Pick-up
- Fiat Fiorino
- Fiat Doblo Cargo
- Fiat Scudo
- Fiat Fullback
- Fiat Ducato
- Ford Ranger
- Ford Transit Connect
- Ford Transit
- Ford Transit Courier
- Hyundai H1
- Hyundai H 350
- Isuzu D-Max
- Iveco Daily (3,5 t)
- Mercedes-Benz Citan
- Mercedes-Benz X-Class
- Mercedes-Benz Vito
- Mercedes-Benz Sprinter
- Mitsubishi L200
- MANTGE
- Nissan NV 200
- Nissan NP 300
- Nissan NV 400
- Opel Combo
- Opel Vivaro
- Opel Movano
- Peugeot Partner
- Peugeot Expert
- Peugeot Boxer
- Renault Kangoo
- Renault Trafic
- Renault Master
- Skoda Roomster
- Toyota Proace
- Toyota Hilux
- Volkswagen Caddy
- Volkswagen Amarek
- Volkswagen Transporter
- Volkswagen Crafter

Siehe Darstellung auf den Seiten 20-21

fahrzeuge erreichen dieses Ziel im Schnitt. Und mit steigendem Alter geht die Schere noch weiter auseinander.

Ein Drittel fällt durch

Nur 51,9 Prozent der leichten Nutzfahrzeuge nehmen die Hürde HU nach neun oder zehn Jahren ohne Mängel 31,3 Prozent weisen gar erhebliche Mängel auf. Zum Vergleich: 72,1 Prozent aller Nutzfahrzeuge passieren HU Nummer fünf ohne jegliche Mängel. Dabei leiden 17,5 Prozent der vorgeführten Modelle unter erheblichen Mängeln. Zugegeben hat diese Einschätzung den Malus, dass man genauer nach Gewichtsklassen differenzieren müsste. Zum Beispiel liegt die Laufleistung im Vergleich „Leichte“ und „Schwere“ bei der ersten HU trotz Altersunterschied auf ähnlichem Niveau. Zudem ergeben sich beim Gesamtschnitt aller Nutzfahrzeuge aufgrund der unterschiedlichen Fristen unterschiedliche Anteile der Gewichtsklassen in den einzelnen Jahrgängen. Will heißen: So schlecht steht die Klasse in der Endabrechnung nicht da.

Fakt ist aber auch, dass vor allem ältere Transporter ohne ausreichende Wartung schlechter abschneiden. Bei den Sieben- bis Achtjährigen leiden 5,9 Prozent der inspezierten Fahrzeuge unter Ölverlust. Zwei Jahre klettert dieser Wert auf 10,8 Prozent. Am Verschleiß an den Lenkgelenken erkennt man die enormen Belastungen. Bereits im Alter von sieben bis acht Jahren weisen 3,5 Prozent der Fahrzeuge Mängel auf. Naturgemäß hinterlässt der harte Betrieb auch an den Bremsstromeln und -scheiben Spuren. Schon nach fünf bis sechs Jahren sind diese Verschleißteile zu 3,4 Prozent mangelhaft.

Transporter und Pick-ups bis 3,5t

Befund der Hauptuntersuchung					
Alter in Jahren	1-2 Jahre	3-4 Jahre	5-6 Jahre	7-8 Jahre	9-10 Jahre
Laufleistung in Tkm	42	76	100	128	148
Ohne Mängel	85,3%	78,6%	60,1%	58,0%	51,0%
Geringe Mängel	6,1%	8,6%	10,9%	13,1%	15,0%
Erhebliche Mängel	8,5%	12,8%	10,7%	27,4%	31,3%
Gefährliche Mängel	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	0,7%
Mängelanalyse					
Lichtanlage					
Abblendlicht	2,5%	3,3%	4,8%	6,6%	7,0%
Beleuchtung vorn	1,2%	1,3%	1,5%	1,7%	1,7%
Beleuchtung hinten	2,3%	4,7%	8,8%	12,0%	16,0%
Blinder/Warmlinker	0,4%	0,7%	1,3%	2,7%	3,3%
Karosserie/Fahrwerk					
Achsaufhängung	0,6%	1,0%	2,5%	5,4%	7,0%
Achsfeder/Dämpfung	0,3%	0,9%	1,8%	2,8%	3,0%
Antriebswellen	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%
Lenkanlage	0,1%	0,2%	0,3%	0,7%	1,0%
Lenkgelenke	0,1%	0,5%	1,9%	3,5%	3,7%
Rost/Riss/Bruch	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%
Antriebsstrang					
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1%	2,0%	2,9%	5,0%	10,8%
Motormanagement/AU	0,5%	0,7%	1,3%	2,4%	3,0%
Auspuffanlage	0,1%	0,1%	0,5%	1,3%	2,5%
Bremsanlage					
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,3%	0,4%	0,7%	1,2%	1,5%
Funktion der Feststellbremse	0,4%	0,5%	1,0%	2,3%	3,2%
Bremsleitungen	0,0%	0,0%	0,3%	1,3%	2,4%
Bremschläuche	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,4%
Bremsstromeln/-scheiben	0,8%	2,1%	3,4%	4,1%	4,5%