

CITY VANS

CITROËN BERLINGO



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	37	65	93	118	144
Ohne Mängel	83,3 %	72,9 %	63,2 %	55,3 %	47,1 %
Geringe Mängel	8,3 %	12,0 %	15,2 %	19,3 %	18,6 %
Erhebliche Mängel	8,4 %	15,1 %	21,4 %	25,1 %	33,8 %
Gefährliche Mängel	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,3 %	0,4 %

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

Anfangs gefällig

Während der ersten vier Jahre fällt die TÜV-Bilanz des Citroën Berlingo in der Regel positiv aus. Das ändert sich leider mit zunehmendem Alter: Weniger als zwei Drittel aller Exemplare sind mängelfrei, bei jedem fünften Fahrzeug fanden sich ab dem fünften „Lebensjahr“ erhebliche Mängel: Diese betrafen die Lichtanlage, besonders die Beleuchtung am Heck ist in Mitleidschaft gezogen. Dies gilt leider auch für die aktuelle dritte Generation, die nun in meist sechsstelligen Laufleistungen zur HU vorfährt, aber nicht nur moderne Optik mitbringt, sondern auch mit vielen neuen Assistenzsystemen aufwartet.

Geschmeidige Motoren

Deutlich besser als bei der letzten, eher altbacken erscheinenden Variante präsentieren sich der heutige Berlingo und der Peugeot-Klon Partner in Bezug auf Ölverlust. Will heißen: Nur Exemplare mit zwei-stelligem Alter weisen Mängel beim Antriebsstrang auf. Die Motoren sind seit der Euro-6-Einführung nicht nur äußerlich sauberer, sondern reichen für den gewerblichen Einsatz in Form des BlueHDi 100 mit 99 beziehungsweise 102 PS. Positiv zu vermelden ist, dass das ehemalige Sorgenkind Abgasanlage selbst bei den alten Jahrgängen fehlt.

verkehrs RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil
Der kleinste Franzosen-Van hat sich zum Besseren gemausert. Für kultiviertes Laufverhalten sorgt der Vierzylinder mit knapp über 100 PS, er darf als sparsam gelten und besitzt mit 250 Nm ein Drehmoment, das auch bei voller Ladung genügt.

Modellpflege
1996 Erste Generation
2002 Umfangreiches Facelift
2008 Völlig neu entwickelte zweite Generation
2014 Erstes Verkaufsjahr der E-Version
2015 Euro-6-Motor und Facelift
2018 Dritte Generation

DACIA DOKKER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	32	58	82	103	109
Ohne Mängel	84,9 %	76,9 %	66,6 %	59,1 %	49,6 %
Geringe Mängel	4,6 %	8,2 %	10,2 %	13,1 %	15,5 %
Erhebliche Mängel	10,4 %	14,9 %	23,0 %	27,7 %	34,4 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,5 %

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

Durchwachsener Eindruck

Viel Wind machte der ab 2012 gefertigte Minivan, er lockte mit günstigen Preisen. Beim TÜV sind jedoch nur jüngere Exemplare schnell vom Platz: Die Technik stammt weitgehend vom Mutterkonzern Renault. Vorbildlich dicht ist der CDI-Vierzylinder, sogar nur jeder 20ste Dokker hat nach zehn Jahren Probleme mit Undichtigkeiten am Motor und Getriebe. Teilweise jedoch unperfekt scheinen Lenkung und auch das Motormanagement sowie die Abgasanlage des Vans.

Kein billiger Jakob aber ...

Der Nachfolger des Lodgy war vor über einem Jahrzehnt als Einstiegsversion zum

„Kampfpreis“ von 7.000 Euro zu haben, vier verbrauchsarme Motoren, darunter eine benzinbetriebene Flüssiggas-Variante, standen zur Wahl. Viel Lob gab es für das serienmäßige ESP, den 3,3 Kubik fassenden Frachtraum, der mit über 600 Kilogramm Nutzlast überzeugte. Auf der Minus-Seite des bis 2019 gebauten Dacia-Vans standen extrem kurze Wartungsintervalle (20.000 km), ausdünstendes Interieur-Material und ein drehzahlabhängig dröhnendes Armaturenbrett. Handwerker und Servicekräfte nervte auch, dass eine Trennwand zwischen Frachtraum und Fahrer bereits aufpreispflichtig war.

verkehrs RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil
Klar ist: Ein günstiger Einstandspreis ist eher kein Garant für Zuverlässigkeit. Die gilt für den Dokker nur bedingt, obwohl seine Features verlocken. Über 23 Prozent der über vierjährigen Fahrzeuge erhielten aufgrund erheblicher Mängel keine Plakette.

Modellpflege
2012 Modelleinführung des Dacia Dokker Express (Transportvariante)
2015 Einführung Euro-6d-Temp-Motoren und Facelift
2021 Produktionsende des „Express“; seitdem nur als Renault weiter zu haben

FIAT DOBLÒ CARGO



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	-	-	110	120	139
Ohne Mängel	-	-	62,8 %	53,6 %	46,1 %
Geringe Mängel	-	-	12,4 %	15,3 %	19,8 %
Erhebliche Mängel	-	-	24,4 %	30,8 %	33,5 %
Gefährliche Mängel	-	-	0,3 %	0,2 %	0,5 %

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

Kilometer-König

Variante reich und langlebig: Den Eil-Van aus Italien gibt es seit 2001, die Markteinführung der zweiten Generation erfolgte 2010. Nach dem Zusammenschluss von Fiat Chrysler Automobiles und PSA zum Stellantis-Konzern Anfang 2021 ist nun die dritte Generation am Zug. Der Trikolore-Van wird neben den fast baugleichen Modellen Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Rifter/Partner und dem Toyota Proace City gefertigt, alle basieren jetzt auf der EMP2-Plattform. Vorgestellt wurde das Modell im Juni 2022. Die Pkw-Variante wird jetzt nur noch als Elektroversion E-Doblò angeboten, jedoch die Nutzfahr-

zeug-Variante von Fiat Professional ist auch als Benziner und Diesel erhältlich.

Häufig undichte Motoren

Zwei Radstände, zwei Dachhöhen, Fahrgestell, Pick-up, Kombi- oder Kastenwagen: Die Auswahl ist extrem breit gefächert, doch der Italiener der letzten Generation zeigt bei der HU deutlich mehr Schwächen als die Mitbewerber: Beleuchtung und Ölverlust sind die häufigsten Problemzonen neben der Achsaufhängung und Schäden der Lenkung. Durchrepariert scheinen bei den ab sechsjährigen Exemplaren mittlerweile Bremsen und Bremsleitungen. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
 Die Fahrzeuge der zweiten Generation sind praxisgerecht, die Auswahl ist groß, hohe Laufleistungen sind möglich. Motorelektronik und mangelhafte Abgasanlage trüben das Bild des interessanten Italieners.

Modellpflege
2001 Modelleinführung
2005 Umfangreiche Modellpflege, langer Radstand, Erdgasmotor
2010 Zweite Generation
2016 Einführung Euro-6-Motoren
2022 Neue Generation, EMP2-Plattform unter Stellantis-Regie

FORD TRANSIT/COURIER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	46	81	110	133	152
Ohne Mängel	83,9 %	74,9 %	68,2 %	56,0 %	40,7 %
Geringe Mängel	7,0 %	10,8 %	14,4 %	17,8 %	20,0 %
Erhebliche Mängel	9,0 %	14,2 %	17,3 %	25,8 %	38,4 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,6 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Alter in Jahren					
Abblendlicht	2,0 %	3,2 %	3,2 %	4,8 %	8,3 %
Beleuchtung vorn	1,8 %	2,5 %	2,5 %	2,0 %	1,8 %
Beleuchtung hinten	2,0 %	4,5 %	7,6 %	15,9 %	28,5 %
Blinker/Warnblinkler	2,4 %	3,2 %	3,6 %	3,7 %	4,1 %
Achsaufhängung	0,1 %	0,6 %	1,8 %	6,7 %	14,0 %
Achsfedern/Dämpfung	0,4 %	1,7 %	2,1 %	2,7 %	2,6 %
Antriebswellen	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,6 %	0,8 %
Lenkanlage	0,0 %	0,5 %	1,0 %	1,7 %	2,0 %
Lenkgelenke	0,1 %	0,3 %	0,3 %	1,2 %	2,6 %
Rost/Riss/Bruch	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	2,9 %
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3 %	3,0 %	3,7 %	5,9 %	14,6 %
Motormanagement/AU	0,5 %	0,6 %	1,1 %	2,1 %	4,1 %
Auspuffanlage	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,7 %	1,3 %
Funktion der Feststellbremse	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,6 %	1,2 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,2 %	0,9 %	3,0 %	8,7 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,8 %	2,2 %	3,1 %	5,2 %	7,8 %

„Marke Brot- und Butter“

Mix-and-match auf Kölsch: Der Transit Courier trägt das Frontdesign des Ford Fiesta, während der Innenraum samt dem Armaturenbrett auf den Ford B-MAX zurückgeht. Der Minivan Marke „Brot und Butter“ rollt im türkischen Werk von Ford Otosan, einem Joint Venture von Ford und der Koç-Familie, vom Band. In der Kastenwagen-Version gehört die Trennwand zur Serie, ein Ladevolumen von 2,3 m³ bei maximaler Nutzlast von 660 Kilogramm beeindruckt, es gibt zwei seitliche Schiebetüren. Neben der Möglichkeit des Transports einer Euro-Palette misst die Ladelänge 1,62 m, lässt sich auf 2,59 m erweitern.

Die Zulassungszahlen können sich sehen lassen. Seit dem Marktstart 2014 sind in Deutschland bis Ende 2022 rund 25.000 Transit Courier neu zugelassen worden.

Mäßige HU-Ergebnisse

Klingt nach Erfolg, der sich leider aber nicht in dauerhafter Qualität niederschlägt: 17,3 Prozent der fünf- bis sechsjährigen Minivans zeugen mit erheblichen Mängeln von vielen Schwächen, die den günstigen Anschaffungspreis oft schnell kompensieren: Bereits oft unter drei Jahren im Einsatz gibt es undichte Motoren, auch Mängel an Beleuchtung und Bremsen machen schon frühzeitig Ärger. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
 Er ist ein Verwandlungskünstler: Der kleine Transit Courier behauptet sich im Wettbewerb, leider nur bei den Zulassungen, nicht bei der HU.

Modellpflege
1965 bis 2012 Sechs Generationen Transit
2012 Facelift des Nachfolgers der leichten Transit-Modelle mit Frontantrieb
2014 Zweite Generation
2016 Einführung Euro-6-Motoren
2018 Facelift, neue Eco-Motoren
2022 Neue Generation, Puma-Plattform Fertigung in Rumänien

FORD TRANSIT/TOURNEO CONNECT



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	44	76	105	118	132
Ohne Mängel	82,3 %	76,0 %	68,3 %	55,7 %	36,7 %
Geringe Mängel	7,3 %	9,5 %	11,9 %	18,0 %	26,3 %
Erhebliche Mängel	10,3 %	14,4 %	19,6 %	25,8 %	35,5 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,5 %	1,4 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Alter in Jahren					
Abblendlicht	3,3 %	3,7 %	4,0 %	5,0 %	9,1 %
Beleuchtung vorn	3,4 %	4,1 %	4,4 %	4,1 %	3,5 %
Beleuchtung hinten	1,3 %	2,9 %	6,6 %	15,5 %	24,7 %
Blinker/Warnblinkler	0,2 %	0,5 %	0,4 %	2,3 %	5,5 %
Achsaufhängung	0,0 %	0,2 %	0,9 %	2,4 %	5,9 %
Achsfedern/Dämpfung	0,0 %	2,0 %	6,2 %	5,0 %	0,2 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Lenkanlage	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %	1,8 %
Lenkgelenke	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,8 %
Rost/Riss/Bruch	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,9 %
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3 %	1,7 %	2,6 %	11,0 %	29,4 %
Motormanagement/AU	0,5 %	0,9 %	1,1 %	1,8 %	3,6 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,1 %	0,2 %	1,1 %	2,3 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,0 %	0,2 %	0,3 %	1,0 %	2,4 %
Funktion der Feststellbremse	0,0 %	0,1 %	0,2 %	2,3 %	8,7 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	4,8 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %	0,6 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,8 %	2,3 %	2,9 %	4,4 %	6,5 %

Zweimal Van of the Year

Seit 2002 verkauft der Hersteller Ford als Ford Transit Connect (Karosserieform Kastenwagen) und Ford Tourneo Connect (als Kleinbus/Kombi) einen flinken Lieferwagen in Hochdachkombi-Format. Der Tourneo Connect war bei seiner Modell-Premiere der einzige in seiner Klasse, dessen Rückbank im Boden versenkbar beziehungsweise demontierbar war. Seitliche Schiebetüren waren optional, Kunden konnten zwischen Heckklappe und Heckflügeltüren wählen. Es gab ihn mit zwei Radständen und zwei Höhen. Die längere Version bietet wie die Modellzwillinge Fiat Doblò Cargo Maxi oder der Renault Kangoo Rapid Stauraum für zwei Europalet-

ten. Seit 2013 wird die zweite Generation produziert. Der Transit Connect war zweimal „Van of the Year“ (2003 und 2014). Im letzten Jahr kam eine neue Generation auf den Markt.

Pkw-Feeling, aber viele Schwächen

Sorgen bereitet bei dem Van der häufige Ölverlust am Motor, aber auch überdurchschnittlich oft gibt es Ärger mit der Hand-/Feststellbremse. Unzuverlässig sind auch Beleuchtungsanlage, Stoßdämpfer und Federn. Was auffällt: Lenkung und Bremsleitungen sind stabil und lange haltbar, Rost an tragenden Teilen gibt es kaum. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
 Der Van mit moderner und gefälliger Optik: Zuverlässige regelmäßige Wartung vorausgesetzt, bietet der kleine Ford günstigen Transport und sogar einiges an Fahrspaß.

Modellpflege
2000 Modelleinführung der fünften Transit-Generation
2006 Einführung der sechsten Generation, Grundkonzept Transit 5 wird weiter genutzt
2014 Siebte Generation
2022 Neues Modell, Gemeinschaftsentwicklung mit VW Caddy, modularer Querbaukasten

*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
Laufleistung in Tkm	45	74	99	127	-
Ohne Mängel	79,9%	70,7%	58,4%	49,1%	-
Geringe Mängel	9,7%	11,9%	14,8%	15,5%	-
Erhebliche Mängel	10,0%	15,6%	22,5%	29,7%	-
Gefährliche Mängel	0,4%	1,8%	4,2%	5,7%	-

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Alter in Jahren*					
Abblendlicht	3,5%	4,8%	7,3%	7,8%	-
Beleuchtung vorn	0,8%	1,2%	1,7%	2,4%	-
Beleuchtung hinten	7,7%	14,6%	19,8%	22,5%	-
Blinker/Warnblinker	0,2%	0,2%	0,3%	0,5%	-
Achsaufhängung	0,1%	0,3%	2,1%	5,0%	-
Achsfedern/Dämpfung	0,0%	0,2%	0,4%	0,7%	-
Antriebswellen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-
Lenkanlage	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	-
Lenkgelenke	0,2%	0,6%	2,2%	8,6%	-
Rost/Riss/Bruch	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	-
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3%	0,6%	0,6%	1,9%	-
Motormanagement/AU	0,6%	0,9%	3,2%	3,8%	-
Auspuffanlage	0,0%	0,0%	0,4%	0,5%	-
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	-
Funktion der Feststellbremse	0,1%	0,2%	0,6%	0,5%	-
Bremsleitungen	0,0%	0,1%	0,6%	3,0%	-
Bremsschläuche	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	-
Bremstrommeln/-scheiben	1,6%	3,2%	4,7%	5,1%	-

OPEL COMBO



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	40	63	98	114	135
Ohne Mängel	82,2%	74,4%	64,1%	57,5%	48,9%
Geringe Mängel	8,7%	8,8%	11,1%	13,2%	16,5%
Erhebliche Mängel	9,0%	16,6%	24,3%	28,8%	33,8%
Gefährliche Mängel	0,1%	0,2%	0,4%	0,4%	0,6%

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

PEUGEOT PARTNER/RIFTER



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	-	72	99	123	143
Ohne Mängel	-	71,3%	61,5%	54,4%	47,1%
Geringe Mängel	-	13,2%	17,2%	19,9%	18,6%
Erhebliche Mängel	-	15,4%	20,9%	25,4%	33,8%
Gefährliche Mängel	-	0,1%	0,4%	0,3%	0,5%

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Alter in Jahren*					
Abblendlicht	-	6,8%	7,9%	9,8%	10,4%
Beleuchtung vorn	-	1,2%	0,4%	0,7%	1,3%
Beleuchtung hinten	-	9,0%	15,4%	20,8%	21,7%
Blinker/Warnblinker	-	1,4%	1,5%	3,7%	6,9%
Achsaufhängung	-	0,5%	1,2%	1,6%	6,2%
Achsfedern/Dämpfung	-	0,1%	1,5%	1,2%	5,9%
Antriebswellen	-	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%
Lenkanlage	-	0,1%	0,5%	0,6%	0,7%
Lenkgelenke	-	0,5%	0,2%	0,9%	2,4%
Rost/Riss/Bruch	-	0,1%	0,2%	0,4%	0,6%
Ölverlust Motor/Antrieb	-	3,0%	6,9%	5,1%	7,3%
Motormanagement/AU	-	0,5%	1,5%	1,5%	3,5%
Auspuffanlage	-	0,1%	0,4%	0,3%	1,4%
Funktion der Betriebsbremsanlage	-	0,3%	0,5%	0,6%	1,2%
Funktion der Feststellbremse	-	0,1%	0,0%	0,6%	0,8%
Bremsleitungen	-	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Bremsschläuche	-	0,2%	0,2%	0,4%	0,4%
Bremstrommeln/-scheiben	-	2,0%	3,2%	3,2%	4,3%

Familienanschluss

Der Stern am Kühlergrill mag ja zunächst beeindruckend, macht aber für viele aus dem technisch auf dem Renault Kangoo basierenden Stadtfrachter noch lange keinen vollwertigen Mercedes. Die Gene des frechen Franzosenklassikers schlagen auch laut diesjähriger TÜV-Auswertung sowohl positiv als auch negativ durch: Mit 70,7 Prozent ist die Quote der mängelfreien Exemplare bei der zweiten HU wie zuletzt, ihre dritte Plakette erhalten gar nur noch 58,4 Prozent aller Fahrzeuge im ersten Anlauf.

Zuverlässige Motoren

Es besteht keinerlei Zweifel: Vor allem die Antriebsaggregate, die Mercedes-Benz

von den Franzosen übernimmt, hinterlassen eine durchaus überdurchschnittlich gute Bilanz. Dasselbe gilt auch für das gesamte Fahrwerk samt Stoßdämpfern und Federn. Es hapert aber bereits bei jungen Fahrzeugen bei der Beleuchtung und auch bei der Standfestigkeit der Bremscheiben. Mit zunehmendem Alter stellt sich außerdem heraus, dass auch die Lenkgelenke gerne und häufig Probleme bereiten. Es bleibt beim Citan halt insgesamt ein etwas schaler Nachgeschmack: Denn schon jedes zehnte Fahrzeug enttäuscht im Alter unter drei Jahren mit erheblichen Mängeln bei der Hauptuntersuchung. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Trotz Stern ist das kleinste Mercedes-Benz Nutzfahrzeug keine Leuchte bei der Hauptuntersuchung. Glänzen kann er allerdings mit seinem Motor, der 1,5-I-DCI mit Euro 6 wartet mit 110 PS auf, bietet viel Drehmoment, welches das Fahrzeug via Sechsganggetriebe auf die Straße bringt.

Modellpflege
2001 Einführung Vaneo, Einstellung 2005
2012 Einführung Citan auf Renault Kangoo-Basis
2013 Weitere Diesel- und Benzinmotoren
2015 Umstellung der Motoren auf Euro 6
2021 Baureihe W 420
2023 Einführung E-Citan

Profi-Test

Immer neue Verwandte

Der erste Combo entstand Mitte der Achtzigerjahre noch unter Rüsselsheimer Regie, die vierte Generation erschien im Herbst 2011. Sie basierte wie der Opel Corsa D auf der von GM (Opel) und Fiat gemeinsam entwickelten sogenannten Gamma-Plattform „SCCS“. Allerdings entstand dieser Combo in einem extra Werk: Gemeinsam mit dem Schwestermodell Fiat Doblò II wurde der Combo bei einem Auftragsfertiger in der Türkei gebaut. 2018 wurde daraus schließlich die fünfte Generation des Combo. Sie wiederum wurde zusammen mit PSA entwickelt, gleich gemeinsam mit vier Pendantmodellen Peugeot Rifter, Citroën Berlingo,

Fiat Doblò sowie dem Toyota ProAce City. Alle verwenden dieselbe Basis.

Wenigstens gute Rostvorsorge

Galt früher vor allem die Auspuffanlage als Problem, so sind es bei den PSA-Modellen ganz andere Komponenten, die die Mängelquote nach oben pushen: Beleuchtungsmängel, vor allem ausfallende Heckleuchten, machen dem Combo zu schaffen, große Defizite hat der Exil-Franzose auch im Bereich der Achsen, ebenso bei seinen Dämpferelementen und den zugehörigen Federn. Ein Pluspunkt allerdings geht ans Fahrwerk: Mit Rost hat der Combo wenig Sorgen. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Die Motoren der PSA-Modelle sind jetzt alle auf Euro-6-TEMP-Level. Fürs Gewerbe ist der 102 PS starke Diesel mit Fünfganggetriebe die wirtschaftlich günstigste Variante.

Modellpflege
1986 Modelleinführung Combo A
1993 Combo B
2001 Combo C
2011 Combo D auf Fiat Doblò-Basis, SCCS-Plattform, Ladevolumen 4,6 m³
2018 Combo E, PSA, auf der EMP2-Plattform
2021 Einführung Combo e-Life

Profi-Test

Als Junger ganz gut

Er ist eine Doublette des Combo auf der bewährten EMP2-Plattform. Die erste Generation des Partner wurde in den Karosserieformaten Hochdachkombi oder Kastenwagen hergestellt. Er ist baugleich mit dem Citroën Berlingo. Unterschiede zwischen den Modell-Geschwistern bestehen nur beim Polster sowie den Auswahl- und Kombinationsmöglichkeiten der Extras. Der in erster Generation 1997 neu vorgestellte Partner gewann schon bei seiner Premiere gemeinsam mit dem Citroën Berlingo die Auszeichnung „Van of the Year“. Kurios: In Italien hört das Modell übrigens auf den Namen „Peugeot Ranch“. Die aktuell dritte Generation ist ein Kastenwagen, auch eine

Version mit Doppelkabine ist im Portfolio. Die Pkw-Version wird nun als Peugeot Rifter vermarktet. Er ist baugleich mit dem Citroën Berlingo III, dem Fiat Doblò III, dem Opel Combo E sowie dem Toyota ProAce City. Gefertigt werden alle im PSA-Werk in Vigo (Spanien) sowie im portugiesischen Mangu-alde.

Viel Rost an tragenden Teilen

Mängel an Scheinwerfern und Heckleuchten sind ein Dauerthema, ebenso wie verölte Motoren und Verschleiß an den Bremscheiben und -trommeln. Rund ein Viertel der Fahrzeuge tritt mit erheblichen Mängeln zur dritten HU an. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
In puncto Komfort schlägt der Peugeot-Klon das Citroën-Pendant, gerade weil er als Rifter eher als Familienkutsche eingesetzt wird. Auch hier gilt: Der Diesel mit knapp über 100 PS ist lauffähig, drehmomentstark und verbrauchsarm.

Modellpflege
1996 Erste Partner-Generation
2002 Großer Facelift
2014 Einführung e-Partner
2018 Generation III, nur noch als Kastenwagen
2021 e-Partner Update

Profi-Test

*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.

RENAULT KANGOO



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	36	63	89	107	127
Ohne Mängel	82,7 %	73,1 %	63,9 %	55,1 %	44,8 %
Geringe Mängel	7,8 %	10,8 %	12,7 %	13,0 %	14,1 %
Erhebliche Mängel	8,6 %	13,9 %	19,5 %	26,1 %	35,4 %
Gefährliche Mängel	0,8 %	2,1 %	3,9 %	5,7 %	5,7 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	1,9 %	4,0 %	5,7 %	8,5 %	11,7 %
Beleuchtung vorn	0,3 %	0,3 %	0,5 %	0,5 %	1,6 %
Beleuchtung hinten	6,2 %	12,0 %	15,6 %	19,4 %	23,1 %
Blinker/Warnblinkler	0,2 %	0,3 %	0,2 %	1,4 %	5,2 %
Achsaufhängung	0,1 %	0,3 %	1,1 %	4,3 %	7,2 %
Achsfedern/Dämpfung	0,2 %	0,3 %	0,9 %	2,3 %	5,6 %
Antriebswellen	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,7 %
Lenkanlage	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,4 %
Lenkgelenke	0,3 %	0,5 %	1,4 %	5,2 %	9,0 %
Rost/Riss/Bruch	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %
Ölverlust Motor/Antrieb	0,4 %	0,4 %	1,0 %	2,1 %	5,2 %
Motormanagement/AU	0,5 %	0,9 %	1,9 %	3,5 %	5,2 %
Auspuffanlage	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %	1,3 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,5 %	1,0 %
Funktion der Feststellbremse	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,3 %	1,1 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,5 %	2,6 %	4,8 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,6 %	3,6 %	4,7 %	5,3 %	7,0 %

Hoffen auf die dritte Generation

Der Hochdachkombi kam als Nachfolger des Renault Rapid auf den Markt, er wird im nordfranzösischen Maubeuge gebaut. Zunächst gab es eine, später zwei seitliche Schiebetüren, die auch maßgebend zur Etablierung dieser Klasse beitrugen: Der Kangoo gilt als Klassiker der City Vans. Im Gegensatz zu späteren Langversionen hat Renault bei der ersten Version nur den Aufbau nach hinten verlängert, den Radstand aber beibehalten. So entstand ein Fahrzeug mit längerem Laderaum, aber mit weniger Zuladung. Wegen des Überhangs durfte der „Maxi“ hinter der Hinterachse nur 50 kg zuladen. Alle waren vor zwei Jahren gespannt

auf die dritte Generation. Wie die Auswertung zeigt, sind auch bei diesen Jungen die Mängel längst nicht restlos behoben.

Zahlreiche Schwachstellen wie zuvor
Bereits bei der ersten HU bescheinigen die Sachverständigen 8,6 Prozent der Neuen erhebliche Mängel. Kangoo Jahrgang 2013 und 2014 sind oft ganz schön gebeutelt, im Schnitt erwischt es 35,4 Prozent davon mit erheblichen Mängeln. Extreme Schwachstelle sind die Heckleuchten: Bei den sieben- bis achtjährigen Fahrzeugen ist die Heckbeleuchtung jedes fünften Prüflings defekt. ■■■

Praxis-Urteil
Die Sympathiepunkte, die der Hochdachkombi mit seinem variablen Innenraum und gutem Raumangebot einfährt, verliert er postwendend mit seiner mäßigen Langzeitqualität und seinen überraschend durstigen Dieselmotoren.

Modellpflege
1998 Modelleinführung erste Generation
2003 Modellpflege, Optik und Motorauswahl überarbeitet
2008 Generation II
2015 Euro-6d-TEMP-Motoren und Facelift
2021 Dritte Generation

verkehrsRUNDschau Profi-Test

STREETSCOOTER B14/B16



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	15	-	-	-	-
Ohne Mängel	70,8 %	-	-	-	-
Geringe Mängel	4,1 %	-	-	-	-
Erhebliche Mängel	23,6 %	-	-	-	-
Gefährliche Mängel	1,5 %	-	-	-	-

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

Postwendend verkauft

Die Entwicklung des StreetScooters war 2010 zunächst vielversprechend. Zwei Professoren der RWTH wollten das Fahrzeug für den Einsatz im Paketzustelldienst entwickeln. Folgerichtig war der erste Auftraggeber die Deutsche Post, die einige Jahre später den jungen Autobauer dann auch übernahm. Das Unternehmen produzierte in Aachen und Düren diese Fahrzeuge für Post und DHL, aber auch für einige andere Abnehmer. Das Ziel war, mit dem StreetScooter 60 bis 80 Prozent der Kosten bei Wartung und Verschleiß und einen ähnlichen Kostenanteil bei Kraftstoff einzusparen, daneben den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Verlustbedingt be-

schloss die Post dann aber, den Geschäftszweig Entwicklung und Produktion zu veräußern. 2022 erfolgt der Verkauf an eine luxemburgische Holding, die nun die Produktion in Düren fortführt.

Feststellbremse drückt die Quote
Dies ist die erste Prüfstatistik des StreetScooter: Bezeichnend ist, dass nur 70,8 Prozent der ein- bis zweijährigen Elektrotransporter ihre erste HU ohne Mängel bestanden haben, bei 23,6 Prozent fanden die Prüfer tatsächlich erhebliche Mängel: Vor allem mit der Feststellbremse gab es Probleme, im zweistelligen Prozentbereich lagen Achsaufhängungen. ■■■

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

Modellpflege
2016 Modelleinführung 48 kW-E-Motor, zahlreiche Bauteile aus Kunststoff
2016 Vorstellung Work L
2017 Modell XL auf Basis Ford Transit
2022 Verkauf an Odin Automotive, die Post behält zehn Prozent der Anteile

verkehrsRUNDschau Profi-Test

VOLKSWAGEN CADDY



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	40	73	100	128	149
Ohne Mängel	85,8 %	81,1 %	73,3 %	68,6 %	60,7 %
Geringe Mängel	7,1 %	8,7 %	12,2 %	12,3 %	14,7 %
Erhebliche Mängel	7,0 %	10,1 %	14,3 %	18,9 %	24,0 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,5 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	1,7 %	2,2 %	2,8 %	3,6 %	4,5 %
Beleuchtung vorn	0,3 %	0,3 %	0,6 %	1,2 %	1,6 %
Beleuchtung hinten	1,2 %	2,9 %	5,3 %	6,2 %	7,9 %
Blinker/Warnblinkler	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,4 %
Achsaufhängung	0,1 %	0,4 %	1,2 %	3,6 %	7,0 %
Achsfedern/Dämpfung	0,3 %	0,7 %	1,3 %	2,7 %	3,4 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %
Lenkanlage	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
Lenkgelenke	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,5 %
Rost/Riss/Bruch	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
Ölverlust Motor/Antrieb	1,2 %	2,4 %	5,2 %	4,5 %	7,6 %
Motormanagement/AU	0,2 %	0,4 %	0,9 %	1,0 %	1,2 %
Auspuffanlage	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,8 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,4 %	0,8 %
Funktion der Feststellbremse	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,9 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,2 %	2,5 %	4,4 %	5,2 %	6,0 %

Einer zum Vorzeigen

Seine Bilanz ist beachtlich, dennoch nicht hundertprozentig lupenrein. Der vor über vier Jahrzehnten eingeführte VW Caddy I war eigentlich ein Pick-up auf der Basis der A1-Plattform. Er verkörpert ursprünglich eine Nutzfahrzeugversion des VW Golf I. Er „mutierte“ dann über die Jahre über den Typ III auf A5-Plattform des VW Touran zum Caddy IV, dem aktuellen Fahrzeugtyp der Prüfstatistik. Der Caddy ist in drei Benzin- und drei Dieselmotoren zu haben, auch mit Erdgasmotor. Auch in diesem Jahr waren es 85,8 Prozent aller Caddy, denen die TÜV-Prüfer komplette Mängelfreiheit attestierten. Nur ältere Semester des leichten Wolfsburger Nutzfahrzeugs schwächeln

hier und da. Dieses Jahr waren es 24 Prozent der Altersgruppe 9-10 Jahre, die in der Statistik mit erheblichen Mängeln auffielen. Allerdings ist das eine Frage der Relation: Mit diesem Wert fährt der Caddy nämlich das beste Ergebnis seiner Kategorie ein.

Keine großen Schwächen
Neuralgische Punkte hat auch der Caddy der vierten Generation kaum: Einzig an den Bremsen schwächelt er, wenn er an sechsstellige Laufleistungen kommt. Beleuchtung, Ölverlust oder auch Lenkanlage – nirgends zeigt er Auffälligkeiten, überall hat die Konkurrenz mehr Macken und seltener die Null vor dem Komma stehen. ■■■

Praxis-Urteil
Seit der Caddy nach der Urversion den Dreh zur Utility-Version und zum komfortablen Family-Car geschafft hat, führt er die Zulassungsstatistik an. In der vierten Generation bot er bereits allerhand Assistenzsysteme.

Modellpflege
1995 Modelleinführung Caddy II auf VW Polo-Basis
2003 Dritte Generation, Hochdach
2014 Modellpflege, Euro-6-Motoren (nicht d-TEMP), Erdgasvariante
2021 Caddy V auf modularer Plattform MQB

verkehrsRUNDschau Profi-Test

*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 JUMPY



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	44	80	108	-	-
Ohne Mängel	83,2 %	72,9 %	56,1 %	-	-
Geringe Mängel	9,6 %	12,0 %	19,4 %	-	-
Erhebliche Mängel	7,1 %	15,0 %	24,2 %	-	-
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,3 %	-	-

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

Mit Pflegebedarf

Anders als die Jumpy-Modelle der ersten beiden Generationen ist die seit fünf Jahren im PSA-Werk in Valenciennes produzierte Variante sozusagen ein halber Japaner: Schon im Jahr 2013 schloss PSA einen Vertrag mit Toyota, der ein gemeinsames Nachfolgemodell von Proace und Jumpy 2 vorsah. Zum Einsatz kommen aktuell sowohl der bekannte 1,5 HDI-Selbstzünder, der seit 2018 das 1,6-Liter-Aggregat ablöst, als auch der altbewährte 2,0-Liter-HDI-Motor. Die Leistungen dieser Aggregate sind breit gefächert und liegen zwischen 95 und 177 PS, sodass für nahezu jeden Geschmack der passende Antrieb vorhanden sein dürfte.

Teure Turbo-Probleme

Trotz langlebiger Motoren sind wenige, aber doch konkrete Problemzonen im Antriebsstrang wie Turbolader-Ausfälle bekannt. Vorkommen soll dies nicht nur bei höheren Laufleistungen. Oft ist das aufs plötzliche Abstellen nach schnellen Autobahnfahrten und Schmiermangel zurückzuführen. Nicht überzeugen können Interieur und Teile der Karosserie des frechen Franzosen: Klappergeräusche und sackende Türen zeugen von eher lässiger Verarbeitung, ebenso ungleiche Spaltmaße wie häufig vorkommende Beleuchtungsprobleme und schnell fortschreitender Bremsenverschleiß.

Praxis-Urteil
Wer benzinsparend mit dem kleinen Wahl-Franzosen unterwegs sein will, ist als Handwerker und Servicekraft mit der 1,6-Liter-Dieselvariante gut beraten. Man sollte dabei aber immer ein Auge auf die Beleuchtungskomponenten haben.

Modellpflege
1996 Erste Generation
2008 Neues Modell, Vorgänger wird weiter abverkauft
2018 Dritte Generation, komplett neu
2020 Mit batterieelektrischem Antriebsstrang lieferbar

verkehrsRUNDschau
Profi-Test

CITROËN JUMPER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	43	83	119	138	155
Ohne Mängel	81,0 %	72,6 %	64,8 %	55,6 %	43,9 %
Geringe Mängel	7,1 %	10,8 %	13,7 %	14,3 %	17,3 %
Erhebliche Mängel	11,7 %	16,3 %	21,0 %	29,0 %	36,9 %
Gefährliche Mängel	0,2 %	0,3 %	0,5 %	1,0 %	1,4 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Alter in Jahren					
Abblendlicht	4,8 %	5,7 %	7,2 %	11,7 %	17,1 %
Beleuchtung vorn	0,6 %	1,0 %	0,8 %	0,8 %	1,1 %
Beleuchtung hinten	1,8 %	3,4 %	5,0 %	11,0 %	16,1 %
Blinker/Warnblinkler	1,6 %	1,5 %	2,4 %	5,4 %	7,5 %
Achsaufhängung	0,1 %	0,7 %	1,8 %	5,7 %	8,9 %
Achsfedern/Dämpfung	0,4 %	1,2 %	3,0 %	6,8 %	9,2 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %
Lenkanlage	0,3 %	0,7 %	0,9 %	1,6 %	2,5 %
Lenkgelenke	0,5 %	0,8 %	0,5 %	1,0 %	2,2 %
Rost/Riss/Bruch	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,9 %
Ölverlust Motor/Antrieb	2,9 %	4,3 %	7,0 %	9,3 %	15,4 %
Motormanagement/AU	0,3 %	1,2 %	1,6 %	1,9 %	4,9 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,0 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1 %	0,4 %	0,9 %	1,1 %	1,8 %
Funktion der Feststellbremse	1,7 %	2,6 %	3,9 %	4,7 %	6,6 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %	0,2 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %	0,3 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,9 %	2,2 %	2,5 %	3,9 %	4,3 %

Gehupft wie gesprungen

Vor knapp 30 Jahren entstand die erste Generation des C25-Nachfolgers, ab 2002 die zweite und vor neun Jahren dann verjüngte sich der Ducato- und Boxer-Verwandte erneut. 2013 wurde deutlich an der Sicherheit gearbeitet: Neben eben diversen Airbags und ABS-Bremsen erhielt der Jumper serienmäßig einen Bremsassistenten, eine elektronische Bremskraftverteilung, Antischlupfregelung, Fahrdynamikregelung sowie ein adaptives Stabilitätsprogramm. Die HDI-Common-Rail-Vierzylinder-Dieselmotoren mit 2,2, 2,3 bzw. 3,0 Liter Hubraum mit 113 bis 177 PS mussten zur Euro-6d-Einführung nur wenig Federn lassen.

Hohe Laufleistung stresst Motoren

Motorschäden sind gerade am 2,2-Liter-HDI-Diesel bekannt: Defekte Einspritzdüsen und große Hitze können kapitale Schäden verursachen. Auch bei den aktuellen Modellen ist mit steigender Laufleistung bei allen Triebwerken mit Motorölverlust am Citroën Jumper zu rechnen. Die routinemäßige Ölstandkontrolle und gegebenenfalls Nachfüllen des Schmiermittels ist daher empfehlenswert. Getriebedefekte sind nur bei den handgeschalteten älteren Jumper-Exemplaren zu beklagen und bei den Automatik-Varianten sind sie seit dem Jahr 2016 kein Thema mehr.

Praxis-Urteil
Ölverluste sind bei älteren Modellen jenseits der 140.000-km-Grenze häufig. Tipp: Da Upgrades ordentlich ins Geld gehen, bringt die Version „Worker“ Essenzielles wie verstärkte Federung, Geländegängigkeit und Bergabfahrhilfe. Für Flottenmanager gibt es die Telematikbox Citroën Connect.

Modellpflege
1996 Modelleinführung
2002 Neue Motorengeneration
2011 Euro-5-Motoren
2016 Nach Facelift Euro-6-Motoren
2019 Verbesserte Assistenzsysteme

verkehrsRUNDschau
Profi-Test

*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
Laufleistung in Tkm	57	101	131	154	159
Ohne Mängel	76,8 %	67,5 %	61,2 %	54,8 %	47,6 %
Geringe Mängel	9,0 %	11,7 %	13,8 %	13,8 %	15,1 %
Erhebliche Mängel	14,0 %	20,4 %	24,2 %	30,1 %	35,4 %
Gefährliche Mängel	0,2 %	0,4 %	0,7 %	1,2 %	1,6 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	4,9 %	8,2 %	8,2 %	12,1 %	15,7 %
Beleuchtung vorn	1,3 %	1,6 %	1,6 %	1,8 %	1,6 %
Beleuchtung hinten	2,3 %	4,6 %	5,7 %	9,8 %	15,0 %
Blinker/Warnblinker	1,7 %	2,9 %	3,1 %	5,6 %	6,9 %
Achsaufhängung	0,7 %	1,0 %	3,2 %	5,4 %	7,8 %
Achsfedern/Dämpfung	0,6 %	1,5 %	2,9 %	5,9 %	8,3 %
Antriebswellen	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Lenkanlage	0,1 %	0,4 %	1,0 %	1,2 %	2,6 %
Lenkgelenke	0,8 %	1,0 %	0,7 %	1,1 %	2,5 %
Rost/Riss/Bruch	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	0,8 %
Ölverlust Motor/Antrieb	2,7 %	4,6 %	6,3 %	7,3 %	12,0 %
Motormanagement/AU	0,9 %	1,4 %	2,4 %	2,7 %	4,6 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,9 %	0,7 %	0,8 %	0,7 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,3 %	0,4 %	1,2 %	1,5 %	1,8 %
Funktion der Feststellbremse	2,3 %	3,6 %	5,1 %	6,4 %	7,1 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,3 %
Bremsschläuche	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,5 %	0,4 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,7 %	2,5 %	3,1 %	3,2 %	3,6 %

Der Klassiker aus Italien

Italiens legendärer Transporter, gleichzeitig Liebling und Grundlage zahlloser Wohnmobilisten, startete 1982 und wuch erst 1994 der zweiten Generation. Bereits bei diesem Typ 230 war die meistverkaufte Version der geschlossene Kastenwagen. Bei PSA hießen die Modellzwillinge unter einem anderen Logo Peugeot Boxer und Citroën Jumper. Als Typ 244 erfuhr der Ducato II ein Facelift, bei dem neben neuen Motoren auch eine neue Front eingeführt wurde. Der Fahrer-Airbag wurde Serie, ABS ebenso wie eine Traktionskontrolle. Generation drei konnte ab 2006 mit bis zu 2.100 kg Nutzlast punkten, das Ladevolumen war mit bis zu 17 m³ üppig. Fiat-Motoren der

Euro-6d-Temp-Versionen bieten deutlich mehr Drehmoment als die BlueHDI-Aggregate der Citroën- und Peugeot-Klone.

Sorgenkind ab der dritten HU

Als verbreitetster Vertreter des Joint Ventures mit der damaligen PSA hat der Ducato in Sachen Mängel dieselben Zonen wie Jumper und Boxer, bei denen TÜV-Prüfer gerne genauer hinschauen: Verölungen sind jedoch gerade bei den Fiat-Aggregaten eine häufige Unart. Bei fast jedem dritten geprüften Ducato jenseits der sechs Jahre wurden erhebliche Mängel festgestellt: defekte Beleuchtung, ausgeschlagene Achsträger und problematische Bremsanlagen. ■■■

Praxis-Urteil Profi-Test

Ein Lastesel par excellence, eben dank seiner Form bietet der viel Nutzlast. Dank des hohen Drehmoments reicht der kleinste der Multijet-Dieselmotoren, er glänzt durch Laufruhe und geringen Verbrauch.

Modellpflege

- 1994 Zweite Generation (bei Sevel Süd)
- 2002 Dritte Generation (Typ 250)
- 2011 Euro-5-Motor und Facelift
- 2016 Einführung Euro-6-Motor
- 2020 Vorstellung e-Ducato

FORD TRANSIT/TOURNEO



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	46	81	110	133	152
Ohne Mängel	83,9 %	74,9 %	68,2 %	56,0 %	40,7 %
Geringe Mängel	7,0 %	10,8 %	14,4 %	17,8 %	20,0 %
Erhebliche Mängel	9,0 %	14,2 %	17,3 %	25,8 %	38,4 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,6 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	2,0 %	3,2 %	3,2 %	4,8 %	8,3 %
Beleuchtung vorn	1,8 %	2,5 %	2,5 %	2,0 %	1,8 %
Beleuchtung hinten	2,0 %	4,5 %	7,6 %	15,9 %	28,5 %
Blinker/Warnblinker	2,4 %	3,2 %	3,6 %	3,7 %	4,1 %
Achsaufhängung	0,1 %	0,6 %	1,8 %	6,7 %	14,0 %
Achsfedern/Dämpfung	0,4 %	1,7 %	2,1 %	2,7 %	2,6 %
Antriebswellen	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,6 %	0,8 %
Lenkanlage	0,0 %	0,5 %	1,0 %	1,7 %	2,0 %
Lenkgelenke	0,1 %	0,3 %	0,3 %	1,2 %	2,6 %
Rost/Riss/Bruch	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	2,9 %
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3 %	3,0 %	3,7 %	5,9 %	14,6 %
Motormanagement/AU	0,5 %	0,6 %	1,1 %	2,1 %	4,1 %
Auspuffanlage	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,7 %	1,3 %
Funktion der Feststellbremse	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,6 %	1,2 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,2 %	0,9 %	3,0 %	8,7 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,8 %	2,2 %	3,1 %	5,2 %	7,8 %

Weitverbreitet

Bekannter Name, beliebtes Fahrzeug: Den Ford Transit kann man so gut wie überall auf der Welt finden, leider mit immer denselben speziellen Schwächen, die auch die aktuelle TÜV-Auswertung zeigt. Für die sechste Auflage des Modells durfte er sich über die Auszeichnung „Van of the Year 2007“ freuen. Der Transit war neben dem baugleichen Nissan NV400, Opel oder Vauxhall Movano und Renault Master das einzige Nutzfahrzeug, das mit Front- oder Hinterradantrieb bestellt werden konnte. Nach der Aufteilung in zwei Gewichtsklassen 2014 blieb dies den Transit-Modellen der höheren Gewichtsklassen vorbehalten.

Weltauto mit Eigenheiten

Die aktuellen L4-H3-Modelle besitzen ein maximales Ladevolumen von über 17 m³ – notwendig, da es sich bei dieser Generation um ein Weltauto handelt, das in Nordamerika die Ford-E-Serie ersetzt und dort als Ford Transit/T-Serie verkauft wird. Von diesem wird auch der 3,2-Liter-Common-Rail-Dieselmotor Power Stroke mit 147 kW als leistungsstärkste Variante übernommen. Gebaut wird der Transit für Europa im türkischen Gölcük bei Ford Otosan Kocaeli. Bremsen und Beleuchtung sind „Wackelkandidaten“, auch die Achsaufhängung ist bei älteren Exemplaren meist in Mitleidenschaft gezogen. ■■■

Praxis-Urteil Profi-Test

Längst hat die aktuelle Transit-Generation in puncto Komfort und Verarbeitung zu Mercedes-Benz Sprinter und VW Crafter aufgeschlossen. Modelle mit Frontantrieb bieten bei dem „schweren“ Transit mehr Nutzlast.

Modellpflege

- 2000 Fünfte Generation
- 2006 Sechste Generation
- 2011 Euro-5-Motoren
- 2014 Siebte Generation
- 2016 Euro-6-Motoren
- 2019 Neue Front, Motoren überarbeitet

MAN TGE



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	57	-	-	-	-
Ohne Mängel	83,3 %	-	-	-	-
Geringe Mängel	8,8 %	-	-	-	-
Erhebliche Mängel	7,6 %	-	-	-	-
Gefährliche Mängel	0,3 %	-	-	-	-

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

Kleintransporter aus dem VW-Konzern

Mit einer „Badge Engineering“-Variante hat auch MAN sein Nutzfahrzeugprogramm nach unten abgerundet, als VW seine zweite Crafter-Generation Typ 7C0 auf den Markt brachte. Der Kleintransporter aus dem Volkswagenkonzern, der unter der Konzernmarke MAN läuft, wird ebenso wie der Crafter seit April 2017 im Werk Września in Polen gefertigt. Anders als bei der ersten Crafter-Generation sorgen hier keine Fünfzylinder-, sondern vierzylindrige 2-Liter-Turbodieselmotoren mit Common-Rail-Direkteinspritzung für Vortrieb. Die vier Leistungsstufen sind 75 kW, 90 kW, 103 kW und 130 kW. Eine im Frühjahr 2018 präsentierte, rein elekt-

rische Variante wurde inzwischen wieder aus dem Programm gestrichen.

Lediglich Ölundichtigkeiten

Auch beim TGE werden ein 6-Gang-Schaltgetriebe oder ein 8-Stufen-Wandler-Automatikgetriebe angeboten. Die 3,0- und 3,5-Tonnen-Version gibt es mit Frontantrieb, Hinterradantrieb oder 4-Motion-Getriebe, der 5-Tonner ist nur mit Hinterradantrieb oder 4-Motion-Automatikbox unterwegs. Auffällig sind bislang Mängel wie Ölverlust an Motor und Antrieb, auch die Scheinwerfer und Leuchtmittel vorne funktionieren bei den bis Zweijährigen oft nicht mehr wie vorgesehen. ■■■

Praxis-Urteil Profi-Test

Was Sicherheit und Komfort angeht, hat der MAN TGE viel zu bieten: Die Längsträger haben energieabsorbierende Deformationselemente, die bei einem Frontalcrash die Aufprallwucht abfangen, Teile wurden durch Klebverfahren miteinander verbunden, um die Steifigkeit zu erhöhen. Hohes Leergewicht mindert die Nutzlast.

Modellpflege

- 2017 Modelleinführung mit drei Radständen, vier Leistungsvarianten, Allrad, Front- wie Heckantrieb möglich
- 2018 e-TGE, 136 PS, 35,8-kWh-Batterie
- 2019 Telematik, Wohnmobil-Variante

*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 SPRINTER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	52	107	143	173	193
Ohne Mängel	82,0 %	74,9 %	66,9 %	56,4 %	47,2 %
Geringe Mängel	6,5 %	10,5 %	12,9 %	15,8 %	17,9 %
Erhebliche Mängel	11,3 %	14,4 %	19,8 %	27,0 %	33,6 %
Gefährliche Mängel	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,8 %	1,2 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	1,6 %	3,7 %	4,7 %	5,4 %	7,4 %
Beleuchtung vorn	0,4 %	0,8 %	1,3 %	1,5 %	1,4 %
Beleuchtung hinten	2,7 %	5,5 %	7,0 %	9,4 %	12,8 %
Blinker/Warnblinker	1,1 %	2,2 %	3,0 %	3,9 %	5,8 %
Achsaufhängung	0,2 %	0,8 %	2,0 %	3,5 %	5,4 %
Achsfedern/Dämpfung	0,1 %	0,3 %	1,0 %	1,9 %	3,2 %
Antriebswellen	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Lenkanlage	0,0 %	0,2 %	0,5 %	0,7 %	1,3 %
Lenkgelenke	0,3 %	1,1 %	1,6 %	4,9 %	8,1 %
Rost/Riss/Bruch	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,4 %
Överlust Motor/Antrieb	0,5 %	1,2 %	4,2 %	10,1 %	14,4 %
Motormanagement/AU	0,5 %	1,0 %	1,7 %	3,0 %	5,4 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,4 %	0,7 %	1,7 %	3,6 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,3 %	0,5 %	0,6 %	1,0 %
Funktion der Feststellbremse	1,3 %	1,6 %	3,1 %	5,1 %	6,7 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,1 %	2,1 %	5,6 %	7,8 %
Bremsschläuche	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,6 %	2,9 %	3,5 %	4,3 %	4,8 %

Nie außer Atem

Bereits im ersten Produktionsjahr wurde der Nachfolger des Mercedes-Benz T 1 zum „Van of the Year“ gekürt. Ab 2006 lief der Sprinter in zweiter Generation vom Band – in Düsseldorf entstanden die Kastenfahrzeuge und Kombis. Alle „offenen Baumuster“ kamen aus dem Mercedes-Benz-Werk in Ludwigsfelde. Generation Nummer drei kam 2018 auf den Markt. Während die größeren Versionen des Sprinters unverändert über Hinterradantrieb verfügen, wurden erstmals Sprinter in kleineren Längen, Motorisierungen und Zuladungen auch mit Frontantrieb gefertigt. Der Sprinter wurde von 1996 bis 2016 – mit anderen Motoren und optisch leicht modifiziert – bis 2006 als

VW LT (Generation 2) und von 2006 bis 2016 als VW Crafter angeboten.

Aller guten Dinge sind nicht immer drei Schon vor zwei Jahren fiel auf, dass betagte Exemplare der Generation zwei ihren Klassenprimus-Status deutlich unterschreiten. Das hat sich verfestigt: Weniger als die Hälfte der Exemplare, die ihre fünfte Plakette erreichen wollen, sind mängelfrei, ein Drittel weist sogar erhebliche Mängel auf. Dies zieht sich querbeet durch Fahrgestell und Antriebsstrang: Feststellbremsen haben Funktionsprobleme, Achsen, Aufhängung und Lenkgelenke sind nicht mehr spielfrei oder schadhafte. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Nomen est omen: Der Van stellt bei Sicherheit und Fahrkomfort die Benchmark. Solide Verarbeitung und Fahrwerkstabilität gehen leider aufs Gewicht, die Assistenzsysteme müssen keinen Vergleich scheuen.

Modellpflege
1996 Einführung erste Generation
2000 Facelift, neue Motoren
2006 Komplett neue zweite Generation
2009 Euro-5-Motoren
2006 Komplett neue zweite Generation
2013 Facelift, Euro-6-Motoren
2019 Einführung dritte Generation

Profii-Test

MERCEDES-BENZ VITO



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	46	95	133	165	184
Ohne Mängel	80,0 %	79,4 %	70,9 %	58,9 %	51,2 %
Geringe Mängel	6,5 %	8,0 %	10,7 %	13,8 %	14,4 %
Erhebliche Mängel	13,3 %	12,3 %	18,0 %	26,5 %	33,1 %
Gefährliche Mängel	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,8 %	1,3 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	4,0 %	3,9 %	4,4 %	6,8 %	7,7 %
Beleuchtung vorn	0,4 %	0,6 %	0,8 %	2,1 %	2,4 %
Beleuchtung hinten	2,5 %	1,3 %	2,2 %	7,0 %	10,0 %
Blinker/Warnblinker	0,3 %	0,3 %	0,2 %	2,2 %	4,7 %
Achsaufhängung	0,0 %	0,2 %	0,9 %	7,6 %	10,2 %
Achsfedern/Dämpfung	0,3 %	1,4 %	3,6 %	1,8 %	3,3 %
Antriebswellen	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
Lenkanlage	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,4 %	0,6 %
Lenkgelenke	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,5 %	0,8 %
Rost/Riss/Bruch	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %
Överlust Motor/Antrieb	1,0 %	1,0 %	5,2 %	5,2 %	6,0 %
Motormanagement/AU	0,9 %	0,7 %	0,8 %	2,0 %	3,3 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,1 %	0,2 %	2,1 %	3,7 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,4 %	0,5 %	0,8 %	1,5 %
Funktion der Feststellbremse	1,1 %	1,5 %	2,8 %	5,7 %	7,8 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,5 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,5 %	2,3 %	4,4 %	3,9 %	4,1 %

Etwas glanzlos

Als Großraumlimousine vermarktet Mercedes-Benz auch seine aktuell dritte Generation des Vito, die nach wie vor im Mercedes-Benz-Werk im spanischen Vitoria-Gasteiz montiert wird. Die Modelle der Baureihe verfügen über eine selbsttragende Karosserie aus Stahlblech. Die Transportmeister mit Stern werden mit zwei unterschiedlichen Radständen angeboten. Es gibt zudem drei unterschiedliche Längen zwischen 4895 mm und 5370 mm. Der Vito kann auch mit drei verschiedenen Karosserievarianten aufwarten: mit Glas rundum oder Verblechung ab der C-Säule beziehungsweise B-Säule. Die hinteren Sei-

tentüren sind als Schiebetüren ausgeführt.

Wenig Besserung zum Jahr 2021

An den Topnoten für Bremsen hat sich nichts geändert: Selbst bei Fahrzeugen Baujahr 2013 sind Leitungen und Schläuche in einem Topzustand, auch an Trommel und Scheiben sind die Mängel verschwindend gering. Wenn da nicht die anderen Problemchen wären: Beim Motormanagement gibt es öfter Ärger und der Vito reiht sich nahtlos in den Beleuchtungs-Mängelreigen am Heck ein. Gebessert hat sich die Neigung zum Schmiermittelverlust am Motor und Antrieb. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Wer viel Frachtraum und Sicherheit schätzt, wird mit dem Vito froh. Sprintspar-Alternative für Wenigfahrer: der kleine Selbstzünder mit 1,6 Litern Hubraum.

Modellpflege
1996 Erste Generation
2003 Neues Modell, jetzt mit Heckantrieb
2014 Dritte Generation, nur noch mit Vierzylinder-Diesellaggregaten
2018 Facelift, neuer Euro-6d-Temp-2,0-Liter-Dieselmotor, Vorstellung eVito
2021 eVito jetzt mit 70-kWh-Batterie und 300 km Reichweite (WLTP)

Profii-Test

MERCEDES-BENZ VIANO



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	46	77	109	–	–
Ohne Mängel	80,1 %	72,2 %	67,4 %	–	–
Geringe Mängel	8,5 %	12,1 %	13,8 %	–	–
Erhebliche Mängel	11,3 %	15,4 %	18,4 %	–	–
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,3 %	0,4 %	–	–

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	3,1 %	4,4 %	5,5 %	–	–
Beleuchtung vorn	0,1 %	0,4 %	0,4 %	–	–
Beleuchtung hinten	2,9 %	1,7 %	2,7 %	–	–
Blinker/Warnblinker	0,2 %	0,3 %	0,3 %	–	–
Achsaufhängung	0,1 %	0,2 %	1,0 %	–	–
Achsfedern/Dämpfung	0,5 %	0,9 %	2,0 %	–	–
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	–	–
Lenkanlage	0,0 %	0,0 %	0,2 %	–	–
Lenkgelenke	0,0 %	0,1 %	0,0 %	–	–
Rost/Riss/Bruch	0,1 %	0,1 %	0,1 %	–	–
Överlust Motor/Antrieb	3,3 %	8,8 %	8,7 %	–	–
Motormanagement/AU	0,7 %	1,5 %	1,9 %	–	–
Auspuffanlage	0,0 %	0,2 %	0,2 %	–	–
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1 %	0,6 %	0,4 %	–	–
Funktion der Feststellbremse	0,9 %	1,8 %	2,7 %	–	–
Bremsleitungen	0,0 %	0,1 %	0,2 %	–	–
Bremsschläuche	1,6 %	4,2 %	4,9 %	–	–
Bremstrommeln/-scheiben	0,0 %	0,0 %	0,0 %	–	–

Stern aus Spanien

Im Gegensatz zum beinahe baugleichen Vito hat der Viano als Van-Variante der Baureihe 639 Hinterradantrieb, er wurde mit zwei unterschiedlichen Radständen, drei Baulängen und zwei Dachhöhen gebaut. 2010, im letzten Produktionsjahr des Viano, erhielten beide Varianten ein Facelift. Dabei wurde neben den Motoren auch die Optik von Beleuchtung und Kühlergrill verändert. Die Scheinwerfer erhielten eine nach unten abgesetzte LED-Leiste.

Positive Gesamtbilanz

Was für den Vito gilt, hat somit beim Viano gleiche Bedeutung: Jedoch deutlich

mehr Undichtigkeiten an Motor und Getriebe im Gegensatz zum Vito zeigt der pure Tabellenvergleich in diesem Jahr. Knapp neun Prozent der fünf- bis sechsjährigen Viano-Exemplare zeigten in diesem Bereich Ölfeuchte. Fahrzeuge, die über acht Jahre auf dem Buckel haben, entlarven eine weitere Schwachstelle: Die Pedal-Feststellbremse, ein eigentümlicher Gag von Mercedes-Benz, offenbart hier ihre Tücken und macht gern Probleme. Insgesamt jedoch kann der Van von Mercedes-Benz mit robustem Fahrwerk punkten: Radaufhängungen, Federn und Lenkung wurden auch bei älteren Fahrzeugen nie beanstandet. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Ob als Viano oder Vito: Auch frühe Modelle der V-Klasse sind alltagstauglich. Über die Hälfte des Schwestermodells Vito erhalten nach 184.000 Kilometern Laufleistung noch völlig mängelfrei ihre Plakette.

Modellpflege
2003 Modelleinführung Viano
2005 Viano wird „Van of the Year“
2014 Große Modellpflege der V-Klasse

Profii-Test

*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 VIVARO



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	42	76	109	137	160
Ohne Mängel	81,8 %	73,4 %	64,9 %	51,9 %	45,6 %
Geringe Mängel	7,8 %	8,9 %	10,4 %	9,9 %	12,1 %
Erhebliche Mängel	10,3 %	17,6 %	24,2 %	36,7 %	40,6 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,3 %	1,3 %	1,6 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Alter in Jahren					
Abblendlicht	2,8 %	2,8 %	4,3 %	6,5 %	8,7 %
Beleuchtung vorn	2,5 %	3,4 %	3,9 %	2,9 %	1,3 %
Beleuchtung hinten	2,3 %	4,5 %	9,2 %	13,3 %	17,5 %
Blinker/Warnblinker	0,0 %	0,2 %	0,9 %	2,5 %	3,5 %
Achsaufhängung	0,8 %	5,1 %	7,2 %	8,6 %	10,9 %
Achsfedern/Dämpfung	0,7 %	1,3 %	2,5 %	2,5 %	2,6 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %
Lenkanlage	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,8 %	1,1 %
Lenkgelenke	0,1 %	1,2 %	5,7 %	14,7 %	13,4 %
Rost/Riss/Bruch	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,3 %
Ölverlust Motor/Antrieb	2,2 %	3,4 %	3,3 %	3,9 %	7,3 %
Motormanagement/AU	0,8 %	1,5 %	1,9 %	4,2 %	4,2 %
Auspuffanlage	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,3 %	0,5 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,5 %	0,6 %	1,7 %	2,1 %
Funktion der Feststellbremse	0,0 %	0,1 %	0,8 %	2,8 %	4,7 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,1 %	2,9 %	7,4 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,2 %	0,2 %	0,7 %	1,3 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,5 %	3,4 %	5,1 %	6,9 %	6,4 %

OPEL MOVANO



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	40	80	109	139	159
Ohne Mängel	79,4 %	71,3 %	62,7 %	57,8 %	46,8 %
Geringe Mängel	9,7 %	12,3 %	15,1 %	14,0 %	20,0 %
Erhebliche Mängel	10,6 %	14,7 %	18,0 %	22,2 %	27,8 %
Gefährliche Mängel	0,3 %	1,7 %	4,0 %	5,7 %	5,3 %

Mängelanalyse	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Alter in Jahren					
Abblendlicht	2,7 %	4,4 %	4,9 %	5,7 %	7,2 %
Beleuchtung vorn	0,5 %	0,6 %	1,0 %	0,9 %	1,5 %
Beleuchtung hinten	3,2 %	7,4 %	12,9 %	15,1 %	20,1 %
Blinker/Warnblinker	1,8 %	2,9 %	3,7 %	4,0 %	7,9 %
Achsaufhängung	0,3 %	1,1 %	1,7 %	2,0 %	4,8 %
Achsfedern/Dämpfung	0,2 %	0,4 %	0,8 %	1,2 %	3,7 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %	0,9 %
Lenkanlage	0,0 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	1,1 %
Lenkgelenke	0,1 %	0,1 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %
Rost/Riss/Bruch	0,3 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,3 %
Ölverlust Motor/Antrieb	0,9 %	2,0 %	2,0 %	3,4 %	5,2 %
Motormanagement/AU	1,2 %	1,3 %	2,4 %	3,3 %	3,3 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,4 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,8 %	1,1 %	2,1 %	3,0 %
Funktion der Feststellbremse	0,2 %	0,5 %	1,1 %	3,2 %	3,0 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,1 %	0,3 %	1,5 %	5,2 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,6 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,1 %	2,3 %	2,5 %	4,1 %	4,3 %

PEUGEOT EXPERT



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	43	84	-	-	-
Ohne Mängel	79,8 %	73,7 %	-	-	-
Geringe Mängel	10,9 %	13,0 %	-	-	-
Erhebliche Mängel	9,2 %	13,2 %	-	-	-
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	-	-	-

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

*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.

Leichter Richtungswechsel

Der ab 2001 produzierte Vivaro und einstige Zwilling des Renault Trafic entsteht seit mittlerweile drei Jahren unter Stellantis-Regie und somit wirtschaftlich synergetisch auf einer einzigen Plattform, der EMP2. Damit ist der Vivaro technisch wie größtenteils optisch baugleich mit Peugeot Expert, dem Citroën Jumpy, dem Toyota ProAce und dem Fiat Scudo. Angeboten wird er als dreisitziger Kastenwagen, Doppelkabine (maximal sechs Sitze) sowie als neunsitziger Kombi.

Weniger Defizite vorn

Während die Fahrzeuge der Renault-Nissan-Kooperation tatsächlich viele neu-

ralgische Punkte am Fahrgestell aufweisen, beispielsweise an den Lenkgelenken, der Radaufhängung, den Antriebswellen, aber oft auch mit „blinden“ Scheinwerfern bei der Hauptuntersuchung enttarnt wurden, bieten die jüngeren Opel Vivaro bei der Hauptuntersuchung ein besseres Ergebnis: Zwar sind die in Nordfrankreich gebauten Vivaro an Lenkung mangelreicher, weisen aber bei den Heckleuchten und den Achsaufhängungen oftmals Schäden und Funktionsstörungen auf. Die aktuell eingebauten PSA-Diesellaggregate mit 1,5 und 2 Litern Hubraum bewegen sich leistungsmäßig zwischen 102 PS und 177 PS. ■■■

Ein weiteres Gemeinschaftsprodukt

Auch der Movano war in Generation 1 und 2 ein Gemeinschaftsprodukt von Opel und Renault-Nissan, er rollte wie der Renault Master und Nissan NV400 in Batilly vom Band. Nach der Eingliederung Opels in den Stellantis-Konzern wurde die dritte Generation vom Schwesterunternehmen Sevel Nord übernommen und ab 2021 auch dort gebaut. Die Kastenwagen- und Doppelkabinen-Version wird seit einem umfangreichen Facelift zwei Jahre zuvor auch als Movano Cargo angeboten.

Mehrere Schwachpunkte

2010 gab es einen Rückruf für den Vivaro B aufgrund von Mängeln mit der Hinter-

achse und wegen unzureichenden Halts der Sicherheitsgurte. Obwohl Opel seit 2017 zum Konkurrenten PSA gehört und der kleinere Bruder Vivaro C schon auf der PSA-Plattform basierte, entschloss sich die Firmenleitung, beim Movano die Kooperation mit Renault fortzuführen. Das tat dem Movano einerseits gut: Mit dem Facelift 2019 wurde eine elektrische Servolenkung spendiert, alle Motoren erfüllten ab sofort Euro-6d-TEMP, neue Scheinwerfer und Assistenzsysteme erfreuten die Kundschaft. Andererseits hakt es bereits in jungen Jahren bei Blinkern und Beleuchtung; Bremsen und Auspuff sind in der Regel robust. ■■■

Erfolgreiche Entwicklung

Sind beim Peugeot-Van aller guten Dinge drei? Die seit 2016 produzierte dritte Generation wurde von PSA und Toyota gemeinsam entwickelt, sie läuft im PSA-Werk Valenciennes vom Band. Die Entwicklung unter dem Projektnamen KZéro umfasst den Citroën Jumpy, Peugeot Expert und das Toyota-Pendant ProAce. Die Fahrzeuge sind mit zwei Radständen und drei Längen und zwei Höhen lieferbar. Beim Crashtest Euro NCAP8 erreichte die gesamte Baureihe fünf Sterne.

Zuverlässig, aber nicht problemlos

Ernüchternd jedoch ist die diesjährige Auswertung der Hauptuntersuchungen:

Lag die Quote des komplett mangelfreien Experts zu seiner zweiten Hauptuntersuchung im Jahr 2021 noch bei über 88 Prozent, ist sie mittlerweile auf einen Wert unter 80 Prozent gesunken. Genauer betrachtet: Bereits jeder zehnte der geprüften Peugeot-Vans enttäuscht schon mit erheblichen Mängeln, auch hier kristallisierten sich die Defizite klar in Richtung Beleuchtung mit Schwerpunkt Heck, auch die Bremstrommeln beziehungsweise die Bremscheiben sind in puncto Verschleiß wohl kein Ruhmesblatt. Perfekt scheinen aber Lenkung, Bremsleitungen sowie Achsaufhängung und Feder-/Dämpfungselemente. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
 Wo fünf Modelle technisch fast Baugleiches aufweisen, sollte man als Endkunde eine Verbesserung erwarten können. Die Tabelle zeigt, dass dies zutrifft.

Modellpflege
1996 Modelleinführung des Vivaro A
2006 Erstes Facelift, neue Motoren
2010 Facelift, neue Euro-5-Motoren
2014 Start des Vivaro B
2014 Umstellung des DCI-Vierzylinders auf Euro 6
2019 Start des Vivaro C auf Plattform Expert/Jumpy/ProAce und Scudo

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
 Nicht zuletzt dank des Nissan-Zwillings hat der Movano-Kunde viel Auswahl: Es gibt Heck- und Frontantrieb, außerdem vier Längen und drei Dachhöhen. Tipp: Die „leichten“ Fronttriebler sind günstiger und oft die bessere Wahl fürs Handwerk oder KEP.

Modellpflege
1998 Erste Generation
2010 Neues Modell Movano B
2014 Neue Motorengeneration
2020 Facelift, neue Lenkung, Assistenzsysteme
2021 Movano 3, Vorstellung Movano e

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
 Die Mischung macht's: Der kleine Franzose mixt Pkw-Fahrgefühl mit Transporterqualitäten. Ihn zeichnen seine sparsamen Motoren aus, er verfügt dank Toyota-Beteiligung über ein stabiles Fahrwerk.

Modellpflege
1995 Modelleinführung, Pendant-Modelle Citroën Jumpy und Fiat Scudo
2002 Generation 2, mit Toyota-Partnerschaft
2016 Generation 3, Entwicklung von PSA und Toyota, Euro-6-Motoren
2020 Facelift, Vorstellung E-Expert und Plug-in-Hybrid

PEUGEOT BOXER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	48	83	121	145	157
Ohne Mängel	79,4 %	69,5 %	63,2 %	51,2 %	45,3 %
Geringe Mängel	7,5 %	13,4 %	14,1 %	16,0 %	16,6 %
Erhebliche Mängel	12,9 %	16,8 %	22,0 %	31,9 %	36,3 %
Gefährliche Mängel	0,2 %	0,3 %	0,6 %	0,9 %	1,5 %

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

Gerade noch durchgeboxt

Er ist variantenreich, vielseitig und sparsam: Zwölf Jahre lang wurde das Pendant der Ducato/Jumper 1 bei Sevel gebaut, der Nachfolger als Typ 250 seit 2006 gefertigt. Und die Daten des PSA-Klons konnten sich sehen lassen: Je nach Modell betrug die Nutzlast bis zu 2100 kg, das Volumen des Frachtraums fasste bis zu 17 m³. Damals ebenso beachtlich: Neben ABS, Fahrer-Airbag und Servolenkung gehörten auch je nach Version ein mechanischer Bremsassistent mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBD), Fahrdynamikregelung (ESP), Antriebsschlupfregelung (ASR) und adaptives Stabilitätsprogramm (LAC) bereits zur Serienausstattung.

Schon junge Jahrgänge haben so ihre Zipperlein, die sich im Alter auswachsen können und punktuell viel Ärger machen.

Da ist Luft nach oben

Nach wie vor sorgt schon bei jüngeren Jahrgängen die Feststellbremse für Probleme, überdurchschnittlich oft funktioniert das Abblendlicht nicht. Trotz Modellpflege der Dieselmotoren zeigt die Tabelle dort ab dem vierten Einsatzjahr Verölungstendenzen. Über 36 Prozent der geprüften Boxer zeigten nach zehn Jahren erhebliche Mängel, was dem französischen Transport-Musketier eine durchwachsene Sicherheitsbilanz bescheinigt. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Ebenso wie Fiat und Citroën besticht auch bei Peugeot der „große“ Transporter durch Arten- und Variantenvielfalt: Neben Kombi und Kastenwagen sind auch Fahrgestelle, Doppelkabinen und sogar Windläufe erhältlich.

Modellpflege
1994 Erste Generation
2002 Umfangreiches Facelift
2006 Neue Boxer-Generation
2011 Euro-6-Motor und Facelift
2014 Facelift
2016 Überarbeitete Euro-6-Motoren

Profii-Test

RENAULT TRAFIC



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	41	73	103	134	158
Ohne Mängel	79,7 %	72,1 %	66,4 %	52,2 %	45,3 %
Geringe Mängel	6,3 %	8,9 %	9,4 %	11,8 %	13,6 %
Erhebliche Mängel	13,9 %	18,9 %	23,9 %	34,8 %	39,1 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,2 %	1,1 %	1,7 %

Mängelanalyse					
Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	2,8 %	2,8 %	3,7 %	6,5 %	7,3 %
Beleuchtung vorn	1,7 %	1,8 %	2,1 %	1,2 %	1,2 %
Beleuchtung hinten	3,6 %	6,4 %	9,5 %	14,5 %	16,1 %
Blinker/Warnblinkler	0,2 %	0,3 %	0,7 %	2,0 %	3,3 %
Achsaufhängung	1,0 %	5,3 %	6,9 %	8,6 %	10,7 %
Achsfedern/Dämpfung	0,9 %	1,9 %	3,9 %	3,2 %	2,1 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %
Lenkanlage	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,6 %	1,0 %
Lenkgelenke	0,3 %	1,7 %	5,6 %	13,4 %	15,2 %
Rost/Riss/Bruch	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1 %	3,2 %	3,5 %	5,4 %	8,4 %
Motormanagement/AU	1,8 %	2,0 %	2,0 %	3,8 %	3,7 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,6 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,3 %	0,8 %	0,7 %	1,2 %	2,5 %
Funktion der Feststellbremse	0,1 %	0,2 %	0,2 %	2,4 %	5,9 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,1 %	5,3 %
Bremsschläuche	0,1 %	0,2 %	0,4 %	0,4 %	1,0 %
Bremstrommeln/-scheiben	1,9 %	4,4 %	4,3 %	7,0 %	7,1 %

Nacharbeit angesagt

Auch der Trafic kann auf eine bewegte Modellgeschichte zurückblicken, die 1980 begonnen hat und durch die Kooperation mit General Motors Europa entscheidend beeinflusst wurde. Nach der Neuauflage des Trafic II und des Opel-Zwilling Vivaro wurden beide 2002 zum „Van of the Year“ gewählt. Der Transporter wurde im Rahmen der Allianz von Renault und Nissan auch als Nissan Primastar verkauft. Die ab 2014 erhältliche dritte Generation wird wieder teilweise von Renault im Werk in Sandouville produziert. Gegenüber dem Vorgänger wurde eine neue Front mit verbessertem Fußgängerschutz sowie geringerem Cw-Wert entwickelt.

Von 2016 bis 2021 wurde der Renault Trafic auch als Fiat Talento gefertigt.

Es hakt mehrfach

Eigentlich schade: Der Dauerbrenner hat in seinen typischen Problemzonen keinen Aufwärtstrend erkennen lassen: Bei den ein- bis zweijährigen Exemplaren schaffen nicht mal 80 Prozent ihre HU mangelfrei. Licht und Motormanagement sind schon bei diesen Fahrzeugen auffällig, ab dem fünften Jahr zeigen oft Gelenke der Lenkung erste Alterserscheinungen. Schlimmer wird es bei den Achsaufhängungen: Ab dem verflixten siebten Jahr zeigt dort jeder elfte Trafic Mängel. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Das Angebot im Renault-Portfolio ist breit gefächert, mit Motorisierungen von 70 bis 110 kW (Blue dCI 150).

Modellpflege
2001 Einführung Trafic 2
2006 Facelift, neue Motoren, veränderte Front
2014 Vorstellung dritte Generation
2015 Einführung Euro-6-Motor und Facelift
2019 Facelift mit Full-LED, neu designte Front, leistungsstärkere Motoren mit Euro-6d-TEMP

Profii-Test

RENAULT MASTER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	49	83	112	139	165
Ohne Mängel	78,5 %	70,6 %	63,1 %	54,2 %	47,6 %
Geringe Mängel	10,3 %	13,1 %	14,7 %	16,6 %	18,4 %
Erhebliche Mängel	11,0 %	15,1 %	19,2 %	24,4 %	28,6 %
Gefährliche Mängel	0,2 %	1,2 %	3,0 %	4,6 %	5,3 %

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

Nicht immer meisterhaft

Beachtliche 17 Jahre lief der Nachfolger des Renault Estafette im französischen Batilly vom Band. Er war von Anfang an für die größere Gesamtgewichtsklasse von 2,8 bis 3,5 Tonnen konzipiert. GM stieg 1996 in die Entwicklung des Master 2 ein. Nutzfahrzeugmodelle von Renault sollten per Badge-Engineering von den GM-Marken Opel und Vauxhall angeboten werden. Eine Erfolgsgeschichte: 1998 sicherte sich der Renault Master den Titel „Van of the Year“. Der Renault Master 3 debütierte dann 2010 und war wieder wahlweise mit Front- oder Hinterradantrieb erhältlich. Eine E-Version, den Master Z.E., gab es ab Sommer 2018, der Elektromotor leistet 57 kW

(77 PS). Ende 2021 spendierte man dem Modell einen größeren Akku mit 52 kWh.

Problemloser Motor, schwaches Licht

Die aktuellen Dieselmotoren sind zuverlässig, allerdings sind die Emissionswerte nicht immer up to date. Wie seine Nissan- und Opel-Pendants schwächelt der Master beim Licht: Dort zeigen schon kaum gebrauchte Exemplare Probleme. Fahrwerksseitig zieht sich am Master das Thema Achsaufhängung seit Jahren durch die Mängelberichte. Abgasanlage und Antriebswellen sind wie die Bremsanlage kaum zu beanstanden. Abstriche gibt's dagegen beim Motormanagement. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Dank seines niedrigen Leergewichts hat der Master in puncto Nutzlast die Nase vorn, gerade in der 3,5-Tonnen-Klasse. Gleichzeitig bedingt dies aber Vibrationen und eine nur mäßig steife Karosserie.

Modellpflege
1980 Modelleinführung Master 1
1998 Modelleinführung Master 2 (GM)
2011 Neuentwicklung Master 3
2016 DCI-Vierzylinder mit Euro 6
2018 Master Z.E. 57 kW/77 PS
2019 Facelift, neue Motoren, Front- und Heckantrieb

Profii-Test

TOYOTA PROACE



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	44	68	-	-	-
Ohne Mängel	78,9 %	74,8 %	-	-	-
Geringe Mängel	12,5 %	12,2 %	-	-	-
Erhebliche Mängel	8,6 %	12,7 %	-	-	-
Gefährliche Mängel	0,0 %	0,3 %	-	-	-

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

Drillinge teilen sich Problemzonen

Vor elf Jahren gab Fiat bekannt, seine Partnerschaft mit PSA Mitte 2016 zu beenden. PSA schloss daher ein Abkommen mit Toyota und legte damit den Grundstock für den ProAce, der 2013 beim Tochterunternehmen Sevel Nord mit den baugleichen Schwestermodellen Jumpy und Expert produziert wurde. Gleichzeitig wurde eine Vereinbarung zur Entwicklung einer Nachfolgeneration zwischen Toyota und PSA getroffen. Diese zweite Generation wurde im Frühjahr 2016 vorgestellt. Angetrieben werden die baugleichen Drillinge nun mit dem 1,5-HDI-Selbstzünder, der seit 2018 das 1,6-Liter-Aggregat ablöste, wie auch mit dem 2,0-Liter-HDI-Motor. Logisch, dass

sich Mängel der Pendants auch beim japanischen Bruder wiederfinden.

Problemzonen wie üblich

Der 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
Praxis-Urteil
Für Handwerker und Servicekräfte reicht der ProAce in der 102-PS-BlueHDI-100-Motorisierung mit Fünfganggetriebe. Sein Vierzylinder läuft kultiviert und spritsparend, sorgt für 250 Nm Drehmoment jederzeit für genügend Durchzug.

Modellpflege
2013 Erste Generation als Kastenwagen in zwei Längen/zwei Höhen
2016 Zweite Generation ProAce, Van-Version ProAce Verso, Euro-6-Motoren
2022 Seit April auch als batterieelektrische Variante

Profite-Test

VOLKSWAGEN TRANSPORTER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	45	83	113	130	162
Ohne Mängel	86,3 %	80,9 %	75,3 %	62,8 %	56,9 %
Geringe Mängel	7,1 %	9,3 %	10,0 %	12,4 %	15,0 %
Erhebliche Mängel	6,6 %	9,7 %	14,6 %	24,4 %	27,5 %
Gefährliche Mängel	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,5 %

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

Ein Klassiker für morgen

Der Dauerbrenner aus Wolfsburg führt noch immer die Zulassungsstatistik an: Robust konstruiert, sind selbst stark gebrauchte „Bulli“ äußerst selten als Schnäppchen zu ergattern und preisstabil wie kein zweites Van-Modell. Auch im Jahr 2023 macht der VW T6/T5 in der Mängelstatistik keine Abweichung, sie bescheinigt dem zehnjährigen Niedersachsen mit Laufleistungen jenseits der 160.000 Kilometer noch eine Mängelfreiquote von 57 Prozent.

Außer Spesen nix gewesen

Rost kann freilich bei den älteren Exemplaren wie den letzten Fahrzeugen der

T4-Baureihe zu Abwertungen im Karosseriesektor führen. Sonst zeigen die Ergebnisse der TÜV-Prüfungen, dass Volkswagen-Qualität schlichtweg bei den Baugruppen Motor, Radaufhängung, Bremsen sowie auch der Abgasanlage als Garant für Sorgen- und Mängelfreiheit gelten darf. Auch in Sachen Beleuchtung gibt es kaum Mängel zu beklagen, wobei am Heck älteren Fahrzeugen öfter mal Lampen durchbrennen oder LED ausfallen. Gebessert hat sich laut Auswertung die Tendenz zu (nur) leichten Ölverlusten. Auch Mängel an Achsaufhängungen älterer Fahrzeuge scheinen rückläufig und sind damit möglicherweise durchrepariert. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Beim VW herrscht die Qual der Wahl: Drei Dachhöhen, ein breites Angebot an Fahrwerkstypen (Kastenwagen, Kombi, Fahrgestelle und Doppelkabine) sorgen für einen Variantenreichtum, bei dem die Konkurrenz selten mithalten kann.

Modellpflege
2003 Markteinführung T5
2009 Modellpflege, neuer 2,0-Liter-TDI
2015 Markteinführung T6
2019 Facelift T6.1
2020 Facelift T6.2
2021 MAR-Abgasreinigung

Profite-Test

VOLKSWAGEN CRAFTER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	48	89	119	151	172
Ohne Mängel	84,5 %	74,1 %	68,1 %	59,8 %	51,4 %
Geringe Mängel	8,4 %	13,3 %	13,8 %	15,1 %	17,4 %
Erhebliche Mängel	7,1 %	12,5 %	17,7 %	24,3 %	30,0 %
Gefährliche Mängel	0,0 %	0,1 %	0,4 %	0,8 %	1,2 %

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

In vielen Varianten unterwegs

Längst hat sich der Crafter von LT- und Mercedes-Sprinter-Technik gelöst. Seit sieben Jahren wird der allein von Volkswagen neu entwickelte Crafter im eigens für diesen Transporter errichteten Werk in Września (Polen) gebaut. Für höhere Stückzahlen sorgt Konzernschwester MAN, wo das Fahrzeug als MAN TGE im Schaumraum steht. Variantenreich zeigt sich die Crafter-Familie aktuell. Die Varianten mit 3,0 und 3,5 Tonnen fahren mit Frontantrieb, Hinterradantrieb oder 4-Motion (Allrad). Das Schwergewicht als 5-Tonnen-Version ist mit Hinterradantrieb oder 4Motion unterwegs. Bunt sind auch die Baureihenoptionen: Vom Kastenwagen über Kastenwagen

mit Doppelkabine, Pritsche, Pritsche mit Doppelkabine bis hin zur Kippervariante.

Problemstellen entschärft

Zwar wurde am neuen Crafter das bis dato gern rostanfällige Heck verbessert, doch auch an der zweiten Generation gibt es noch allerhand Schattenseiten: Zwar gibt es an Antriebswellen, Radaufhängungen und der kompletten Auspuffanlage wenig Probleme, häufig sind dagegen ausgeschlagene Gelenke der Lenkung und schlecht funktionierende Feststellbremsen anzutreffen, auch poröse Bremsleitungen sind bei Fahrzeugen mit über 100.000 Kilometern Laufleistung durchaus verbreitet. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Zweifelloos eine moderne Konstruktion: Der Crafter punktet mit Sicherheit und Komfort, gibt sich überaus kraftstoffsparend. Leider gibt es einen gewichtigen Haken: Sein Leergewicht ist nicht ohne, die Zuladung daher nur mäßig.

Modellpflege
2006 Modelleinführung
2011 Euro-6-Motoren
2016 Crafter 2, baugleich mit MAN TGE
2018 E-Crafter 136 PS, 35,8-kWh-Batterie
2019 Update mit Telematiksystem, Wohnmobil-Variante

Profite-Test

*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	43	68	-	-	-
Ohne Mängel	81,7 %	73,9 %	-	-	-
Geringe Mängel	7,5 %	9,7 %	-	-	-
Erhebliche Mängel	10,7 %	16,2 %	-	-	-
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,2 %	-	-	-

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

Italo-Western

Sicher freute sich die Fiat-Fraktion 2016, dass der italienische Hersteller mit dem Fullback an die legendäre Campagnolo-Serie anknüpfen wollte. Leider hat es nur zum „Badge Engineering“ gereicht: Hier wurde die fünfte Generation des L 200 aus dem Hause Mitsubishi kurzerhand umbenannt und lediglich der Kühlergrill samt Logo geändert. Nur vier Jahre währt diese Liaison, daher wird die TÜV-Auswertung im übernächsten Jahr keine ein- bis zweijährigen Fullback mehr beinhalten.

Interessant: Abweichung zum Original
Obwohl der Fullback wie auch der „echte“ L200 in Laem Chabang von Mitsubishi

Motors Thailand gefertigt wurde, sind die Ergebnisse 2023 interessanterweise am Fiat anders ausgefallen als am Original: Angefangen bei der Mängelfrequenz, die bei der Fiat-Kopie ganze zehn Prozent unter der des Originals von Mitsubishi liegt. Mehr als jeder zehnte Fullback weist bereits zur ersten Hauptuntersuchung erhebliche Mängel auf. Die Italo-Doublette zeigt bereits unter drei Jahren Nutzungsdauer häufige Mängel an der Beleuchtung auf, auch die Achsaufhängungen offenbaren gravierende Mängel. Als wichtiger Pluspunkt darf allerdings betont werden, dass kaum Ölaustritt am Motor des Fiat Fullback gefunden wurde. ■■■

Praxis-Urteil
Der Fiat Fullback sieht zwar aus wie das Original, zeigt aber im Vergleich dazu deutliche Schwächen. Daher ist der Mitsubishi L 200 die bessere Wahl, was auch die diesjährige Auswertung wieder bestätigt.

Modellpflege
2016 Fünfte Generation des L 200, geänderter Kühlergrill und leichte Änderungen am Interieur
2021 Einstellung des Modells

verkehrsRUNDschau
Profi-Test

FORD RANGER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	35	65	93	116	130
Ohne Mängel	85,4 %	79,9 %	71,9 %	63,5 %	56,9 %
Geringe Mängel	6,1 %	8,4 %	11,3 %	14,6 %	16,8 %
Erhebliche Mängel	8,5 %	11,6 %	16,7 %	21,7 %	25,9 %
Gefährliche Mängel	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %

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

Solide konstruiert

Robust und sicher: Bereits die vor zehn Jahren erschienene Ranger-Generation verfügt über eine breit gefächerte Sicherheitsausstattung. Dazu zählen Antiblockiersystem (ABS) und Fahrdynamikregelung (ESP) ebenso wie Bergab- und Anfahrassistent oder eine Anhängerstabilisierung. Ein Sicherheits-Bremsassistent, Überschlagschutz und ein Traktionskontrollsystem runden das Sicherheitspaket ab. Darüber hinaus bieten Ranger-Modelle für den deutschen Markt sieben Airbags in Serie.

Als erster Pick-up weltweit erzielte diese Baureihe die Bestwertung von fünf Sternen beim Euro-NCAP-Crashtest. Seit

Februar 2016 ist der Nachfolger in Deutschland erhältlich, er bietet ab Werk eine Anhängelast von 3.500 kg.

Unauffällige Werte

Große Ausreißer oder besondere Höhen oder Tiefen – sie fehlen beim Ranger auch in diesem Auswertungszeitraum. Will heißen: Der Ford, der fährt quasi „unter der Wasseroberfläche“ im Mittelfeld mit. Die Mängelstatistik beweist auch, dass bis zur dritten Prüfung nur jeder zehnte Ranger mit geringen Mängeln auffällt: Eine leichte Tendenz zu Undichtigkeiten zeigen erst betagtere Fahrzeuge ab dem achten Nutzungsjahr. ■■■

Praxis-Urteil
Der Ranger hat in puncto Zulassungszahlen bei uns die Nase vorn. Der bietet enorm viel Sicherheitssysteme, geizt insgesamt mit Schwächen, aber auch mit eindeutigen Stärken bei der Hauptuntersuchung.

Modellpflege
1986 Dritte Ranger-Generation, Markteinführung in Deutschland
2012 Vierte Generation, wahlweise Vier- oder Fünfzylinder-Diesel
2016 Facelift, neue Front und moderne Assistenzsysteme
2019 Facelift, Motor und Getriebe neu

verkehrsRUNDschau
Profi-Test

*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	68	101	-	-
Ohne Mängel	90,4 %	83,3 %	77,8 %	-	-
Geringe Mängel	4,1 %	6,2 %	8,1 %	-	-
Erhebliche Mängel	5,5 %	10,4 %	13,9 %	-	-
Gefährliche Mängel	0,0 %	0,1 %	0,2 %	-	-

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

NISSAN NAVARA



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	37	66	94	-	-
Ohne Mängel	81,8 %	76,6 %	71,3 %	-	-
Geringe Mängel	6,7 %	10,0 %	12,2 %	-	-
Erhebliche Mängel	11,2 %	13,1 %	16,2 %	-	-
Gefährliche Mängel	0,2 %	0,3 %	0,3 %	-	-

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

VOLKSWAGEN AMAROK



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung in Tkm	41	75	103	133	155
Ohne Mängel	87,2 %	84,0 %	77,0 %	70,4 %	61,1 %
Geringe Mängel	5,3 %	6,1 %	9,0 %	9,0 %	10,8 %
Erhebliche Mängel	7,5 %	9,9 %	13,8 %	20,2 %	27,6 %
Gefährliche Mängel	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,4 %	0,5 %

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

*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.

Farmerfreude

Bereits in den späten 1970er-Jahren zusammen mit Chrysler entwickelt, mauserte sich der L 200 zu einem der meistverkauften Pick-ups. Von den ersten drei Generationen wurden weltweit über 2,8 Millionen Fahrzeuge abgesetzt. Auch andere Hersteller schmückten sich gern mit dieser japanischen Offroad-Feder: 2015 debütierte bei Fiat Professional das Modell Fullback, schon ein Jahr später kam Ram Trucks im Mittleren Osten mit der Doublette Ram 1200 auf den Markt.

Stets über dem Schnitt

Auch die fünfte Generation des Allrad-Japaners, die sich optisch am Design der neueren

Mitsubishi-Modelle orientiert, zeigt sich 2023 an den meisten Stellen robuster gebaut als ihre Konkurrenten. Selbst nach sechs Jahren im Einsatz schaffen fast 78 Prozent ihre HU völlig mangelfrei, Ölverluste am Antriebsstrang etwa sind kaum auszumachen, auch in puncto Lenkung ist von 100 Fahrzeugen bei der dritten TÜV-Vorführung nicht mal eines auffällig. Wichtig: Auch die Beleuchtung, sonst stets die Nummer 1 unter den Problemzonen, ist bei diesem geländegängigen Japaner zuverlässiger als der Marktdurchschnitt. Die im Geländeeinsatz gerne verschleißfreudige Achsaufhängung sowie alle Federelemente sind unauffällig und langlebig. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Mit dem für Europa vor-behaltenen 2,2-Liter-Motor ist der L 200 ein sehr robustes Arbeitstier und vielseitig einsetzbar. Der L200 ist als Gebraucher gefragt, Schnäppchen sind jedoch eher selten.

Modellpflege
1991 Zweite Generation und der erste L 200 in Deutschland
1996 Dritte Generation, ab 2004 auch als Diesel
2015 Fünfte Generation, Euro-6d-TEMP-Motoren
2021 Facelift, optional 6-Stufen-Automatik, Single-Cab entfällt

In Europa nicht mehr erhältlich

Es ist die vierte Generation, Typ D231, über die die TÜV-Prüfstatistik Auskunft geben kann. Der Navara wurde 2014 zunächst in Thailand vorgestellt. Für den europäischen Markt lief er in Barcelona vom Band. Das Modell kam dann im Frühjahr 2015 auch in Deutschland in den Handel. Angetrieben wird diese Navara-Variante von einem 2,3-Liter-Dieselmotor, der in zwei Leistungsstufen angeboten wurde. Das Drehmoment wird entweder per manuellem Sechsgang-Getriebe oder über ein siebenstufiges Automatikgetriebe übertragen. Neben dem VW Amarok hatte auch der L 200 eine elektronische Stabilitäts- und Traktionskontrolle zu bieten. Ab 2017 verwendeten Renault

mit dem Alaskan und Mercedes-Benz mit seiner X-Klasse diese Navara-Basis für eigene Pick-ups.

Dichtung und Wahrheit

Nicht nur Undichtigkeiten an Motor und Getriebe sind häufig anzutreffen, wenn die Laufleistungen des Nissan langsam in den sechsstelligen Bereich kommen. Die Auswertung zeigt, dass der Pick-up auch in Sachen Bremsanlage öfter mal starke Defizite aufweist, auch die Heckleuchten zeigen mit zunehmenden Nutzungsjahren gerne Ausfälle. Erfreulich: Die Abgasanlage des Navara ist wohl perfekt konstruiert, weil stets „ohne Befund“. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Schade, dass die Karriere des Navara so unruhlich endet: Nissan hatte im Spätherbst 2020 noch eine umfangreich überarbeitete Version präsentiert. Die gibt es leider nur außerhalb Europas, das Werk in Barcelona ist seit Dezember 2021 dicht.

Modellpflege
1986 Modelleinführung als Datsun
2005 Dritte Generation
2015 Vierte Generation
2020 Facelift mit Siebengang-Automatik und Euro-6-Motor

Rock and roll

Um endlich auch im Pick-up-Segment mitmischen zu können, wollte der VW-Konzern mit dem Amarok Nägel mit Köpfen machen, statt irgendwo abzukupfern. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die erste Generation feierte im Januar 2010 Premiere und rollte bis Mai 2020 in Hannover vom Band. In Südamerika wird der Amarok I übrigens nach wie vor gebaut und verkauft. Seit Januar gibt es nun die zweite Generation des Modells. Nun steht der Amarok jedoch auf der Plattform des Ford Ranger.

Außer Spesen nix gewesen

Zugeben: Ganz ohne Befund sind die inzwischen acht- bis zehnjährigen

Amarok nicht. Aber mit einer Mängelfreiheit von 70,4 Prozent respektive 61,1 Prozent darf der deutsche Pick-up als überaus zuverlässig und langlebig gelten. Denn auch in dieser Prüfzeit sind weder Achsaufhängung, Federn/Stoßdämpfer, die Lenkung und deren Gelenke noch die Antriebswellen auffällig. Alle gefundenen Mängel dort liegen unter dem Gesamtdurchschnitt. Genauso sieht es auch in Sachen Rost oder Ölaustritt aus. Zwei kleine Wermutstropfen sind zu nennen: Die Funktion der Bremsen ist jenseits der 130.000-km-Marke bei jedem 30. geprüften Fahrzeug nicht mehr top. Gleiches gilt für die Feststellbremse. ■■■

verkehrs RUNDschau
Praxis-Urteil
Mit dem „dicken“ Diesel schielt VW eher auf Privatkunden als auf das Gewerbe. Denn sparsam ist der Amarok damit nicht, höchstens die Leasingraten lohnen sich.

Modellpflege
2010 Markteinführung
2011 Achtgang-Automatik
2012 Start der Fertigung in Hannover
2013 Erste Modellpflege
2016 Einführung des 3,0-l-V6-TDI-Motors
2023 Fertigungsstart in Hannover
2023 Zweite Generation, Basis wie Ford Ranger