

# Es geht weiter abwärts

**In den letzten beiden TÜV-Reporten ging es mit den mängelfreien HU-Ergebnissen der schweren Lkw nach unten. Jetzt manifestiert sich der Trend – die Talfahrt geht immer weiter.**

Manches ist nur schwer erklärbar. Während die Zweiachser-Lkw mit Ergebnissen deutlich über denen des Untersuchungszeitraums 2020 bis 2021 glänzen, befinden sich die Drei- und Vierachser weiter im Sinkflug, wenn es um gute HU-Resultate geht. Dabei nehmen die Laufleistungen sogar ab, was für eine niedrigere Belastung sprechen würde. Dennoch schaffen nach zehn Jahren erneut weniger als 70 Prozent eine mängelfreie Hauptuntersuchung (68 Prozent). Im TÜV-Report 2021 lag dieser Wert wenigstens noch bei 69,9 Prozent. Identischer Trend bei den Einjährigen: Die Quote fällt von 88,5 Prozent auf nur noch 87,8. Dabei muss man sicher relativieren,

dass in der nächstniedrigeren Gewichtsklasse mit 88 Prozent die Ergebnisse nicht sehr viel besser sind. Aber: Die Ergebnisse dort werden von TÜV-Report zu TÜV-Report besser, während die schweren Lkw immer schlechter abschneiden. Dabei waren die Drei- und Vierachser 2017 die Nutzfahrzeuge mit den meisten mängelfrei bestandenen Hauptuntersuchungen. Ein geringer Mangel mag per se kein Beinbruch sein, führt er doch als Einzelergebnis nicht zum Nichtbestehen der HU. Dennoch ist es ärgerlich für den Fahrzeughalter. Ergo kann es nicht gut sein, wenn 2021 knapp unter zehn Prozent (9,9 Prozent) der fünfjährigen Fahrzeuge geringe

LKW über 18 t					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Laufleistung in Tkm	85	168	253	322	373
Ohne Mängel	87,8 %	79,5 %	75,5 %	71,3 %	68,0 %
Geringe Mängel	5,0 %	8,3 %	10,6 %	11,5 %	12,3 %
Erhebliche Mängel	7,2 %	12,0 %	13,8 %	17,0 %	19,4 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Mängelanalyse					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Abblendlicht	1,3 %	2,1 %	2,8 %	3,2 %	3,2 %
Beleuchtung vorn	0,9 %	1,2 %	1,4 %	1,7 %	1,9 %
Beleuchtung hinten	2,3 %	3,7 %	5,0 %	5,6 %	6,5 %
Blinker/Warnblinkler	0,4 %	0,8 %	1,0 %	1,4 %	1,7 %
Achsaufhängung	0,2 %	0,7 %	0,7 %	1,0 %	1,3 %
Achsfedern/Dämpfung	0,3 %	0,6 %	0,9 %	1,4 %	1,7 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
Lenkanlage	0,3 %	0,5 %	0,5 %	0,7 %	0,9 %
Lenkelenke	0,2 %	0,7 %	1,3 %	2,4 %	3,8 %
Rost/Riss/Bruch	0,4 %	0,6 %	0,5 %	0,8 %	0,9 %
Ölverlust Motor/Antrieb	0,5 %	1,1 %	2,1 %	3,0 %	3,8 %
Motormanagement/AU	0,4 %	0,9 %	1,2 %	1,8 %	2,1 %
Auspuffanlage	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,7 %	0,9 %
Funktion d. Feststellbremse	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,7 %	0,9 %

Bau- und Kommalfahrzeuge kommen in dieser Gewichtsklasse überdurchschnittlich oft vor



## Die Ergebnisse sind noch in Ordnung, aber der Trend weist nach unten.

Mängel hatten und es 2023 bereits 12,3 Prozent sind. Wobei die Quote auch bei den ganz jungen Gebrauchten von 4,4 auf 5,0 Prozentpunkte angestiegen ist. Noch einmal zur Relativierung: Insgesamt betrachtet sind die HU-Ergebnisse der schweren Lkw nicht so schlecht. Nur mit dem Trend kann man nicht zufrieden sein. Denn unter dem Strich bedeuten die 7,2 Prozent der HU-Berichte mit erheblichen Mängeln bei den ein- bis zweijährigen Fahrzeugen eine Verschlechterung (2021: 7,0 Prozent). Kleiner Trost im Reigen der fast durch die Bank schlechteren Ergebnisse: Bei den Fünfjährigen fielen 2020/2021 19,9 Prozent mit einem erheblichen Mangel durch die Hauptuntersuchung. 2022/2023 waren es „nur“ noch 19,4 Prozent.

### Licht und Schatten verteilt

Wenigstens gibt es keine Verschlechterung bei Fahrzeugen mit gefährlichen Mängeln – damals wie heute sind es bis zum Alter von sechs Jahren lediglich 0,1 Prozent aller HU-Kandidaten. Nur bei den bis zu Vier- beziehungsweise den bis zu Fünfjährigen hat sich die Quote gedreht (2021: 0,3 Prozent beziehungs-

weise 0,2 Prozent; 2023: 0,2 beziehungsweise 0,3 Prozent). Bei der Betrachtung der einzelnen Mängelgruppen zeigt sich ein heterogenes Bild. So monieren die TÜV-Sachverständigen etwa beim Klassiker „Abblendlicht“ bei den jungen Fahrzeugen 1,3 Prozent, was eine identische Mangelquote zu 2021 darstellt. Bei den Fünfjährigen liegt der Wert mit 3,2 Prozent dagegen besser als 2021. Genau umgekehrt beim Thema „Beleuchtung vorne“. Das rational zu begründen, fällt schwer.

### Schwache Lenkungen

Dieses uneinheitliche Bild zieht sich wie ein roter Faden durch alle Altersstufen und Mängel. Auffällig ist in dieser Gewichtsklasse, dass die Sachverständigen beim Thema Lenkung insgesamt zu schlechteren Untersuchungs-Ergebnissen kommen. Eine Veränderung der Prüfkriterien gab es zwischenzeitlich nicht, weshalb auch hier eine Begründung schwerfällt. Dass es trotz modernster Produktionsverfahren Rostprobleme gibt, verwundert außerdem. Eigentlich müsste man meinen, dass es dank KTL-Verfahren auch nach fünf Jahren keine Korrosionsprobleme geben sollte ...

Wobei man auch glauben sollte, dass es die Hersteller nach über 100 Jahren Verbrennerbau hinbekommen sollten, öldichte Antriebe zu bauen. Weit gefehlt. Vier von hundert älteren schweren Nutzfahrzeugen fallen hier negativ auf. Und halb so viele machen in dieser Altersstufe Ärger, wenn es ums Thema AU und/oder Motormanagement geht. ■■■

### Fahrzeuge dieser Klasse

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

## KOMMENTAR

Eine Einschätzung, warum es in dieser Klasse mit den Untersuchungsergebnissen – bei einem zugegeben nicht Besorgnis erregenden Niveau – immer weiter abwärts geht, fällt schwer. Eine Erklärung mag sein, dass sich in diesem Gewichtssegment



Gerhard Grünig, Chefredakteur VerkehrsRundschau

überproportional viele Bau- und Kommalfahrzeuge befinden. Weil Bautätigkeiten allgemein nach unten gehen – ein Indiz sind die sinkenden Laufleistungen –, die Fahrzeugbetreiber also mit rückgängigen Erträgen zu kämpfen haben, mag sich auch das Serviceverhalten verschlechtern. Zumal es bei Bau- und Kommalfahrzeugen noch deutlich mehr Lkw gibt, die gekauft sind und über einen längeren Zeitraum im Fuhrpark bleiben. Da fehlt dann das Regulativ eines Full-Service-Leasingvertrags, über den jeder Lkw in regelmäßigen Abständen eine Werkstatt von innen sieht.

### Grün, Tendenz orange

Letztlich ist das aber ein wenig Spekulation und die Gründe können auch an anderer Stelle liegen. Und noch einmal: Die Ergebnisse insgesamt sind noch im grünen Bereich. Geht der Trend allerdings so weiter, so ist in spätestens vier Jahren ein bedenkliches Niveau erreicht. Auf jeden Fall können auch die Fahrzeughersteller ihren Beitrag leisten. Mängel im Bereich der Achsen, Federung und Lenkung – durchaus in relevanter Anzahl vorhanden – könnte man mit robusteren Bauteilen begegnen. Natürlich würde das den Kostendruck ebenso erhöhen wie in geringem Maße das Gewicht. Aber in Zeiten eines gestiegenen Nachhaltigkeitsbedürfnisses darf man die Frage stellen, ob eine solide Konstruktion von Beginn an nicht besser wäre als der Teilaustausch nach 200.000 Kilometern. Doch auch in dieser Tonnageklasse muss man vielen Fahrzeughaltern den Vorwurf machen, dass sie schlecht oder gar nicht vorbereitet zur HU kommen. Hauptmangel ist und bleibt die Beleuchtungsanlage – und das muss eigentlich nicht sein.