

Musterknaben bei der HU

Viele topgewartete Sattelzugmaschinen sorgen für gute Ergebnisse bei der Hauptuntersuchung. Damit hebt diese Gewichtsklasse den Schnitt mängelfreier Fahrzeuge deutlich nach oben.

Für regelmäßige Leser des TÜV-Reports Nutzfahrzeuge kann man jetzt die Gebetsmühle anwerfen, denn die Fahrzeugklasse bis 18 Tonnen glänzt regelmäßig mit Topergebnissen. Kein Wunder, finden sich in dieser Klasse doch überproportional viele Dauerläufer: die Sattelzugmaschinen im Verteiler- und Fernverkehr. Und da zählt Zuverlässigkeit, denn wer nicht pünktlich liefert, zahlt Konventionalstrafe, also investieren Nutzer lieber in die Werkstatt als in Strafen – zumal ein schlechter Ruf in Transport und Logistik ganz einfach schädlich wirkt.

Doch zu den konkreten Ergebnissen: Ein in dieser Tonnageklasse überdurchschnitt-

lich guter Pflegezustand manifestiert sich über alle Baujahre! Sagenhafte 88 Prozent der ein- bis zweijährigen Kandidaten absolvieren die HU ohne Mängel. Das ist nicht nur per se ein guter Wert, sondern eine Steigerung gegenüber dem letzten Untersuchungszeitraum. 2021 wies der TÜV-Report „nur“ 85,6 Prozent mängelfreie HU-Kandidaten aus. Und diese Tendenz bleibt bis ins hohe Alter erhalten. Selbst die „Alten“, die Fünfjährigen, kommen auf 76,7 Prozent mängelfreie Fahrzeuge. Auch das eine Steigerung gegenüber 2021 um 2,7 Prozentpunkte.

Bei einer derart guten Tendenz muss es nicht schrecken, dass sich die Zahl der

Viele Dauerläufer und dennoch sehr gute Ergebnisse – das ist die Gewichtsklasse von 7,5 bis 18 Tonnen



7,5 t bis 18 t					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Laufleistung in Tkm	44	76	124	147	174
Ohne Mängel	88,0 %	84,8 %	80,4 %	79,6 %	76,7 %
Geringe Mängel	5,1 %	6,7 %	8,0 %	8,1 %	9,8 %
Erhebliche Mängel	6,8 %	8,4 %	11,5 %	12,2 %	13,3 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %
Mängelanalyse					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Abblendlicht	1,5 %	1,7 %	2,7 %	2,5 %	2,8 %
Beleuchtung vorn	0,3 %	0,5 %	0,7 %	0,9 %	0,8 %
Beleuchtung hinten	2,3 %	3,3 %	4,1 %	4,3 %	4,6 %
Blinker/Warnblinkler	1,0 %	1,3 %	1,8 %	1,5 %	1,9 %
Achsaufhängung	0,3 %	0,5 %	1,2 %	1,4 %	1,8 %
Achsfedern/Dämpfung	0,1 %	0,0 %	0,4 %	0,5 %	0,4 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Lenkanlage	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,4 %	0,7 %
Lenkgelenke	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,7 %	1,3 %
Rost/Riss/Bruch	0,9 %	1,0 %	1,4 %	1,3 %	1,3 %
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1 %	0,7 %	1,1 %	1,4 %	2,1 %
Motormanagement/AU	0,5 %	0,7 %	0,9 %	1,3 %	1,5 %
Auspuffanlage	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,1 %	0,2 %	0,1 %	0,3 %	0,5 %
Funktion d. Feststellbremse	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,0 %	0,2 %	0,3 %	0,6 %	0,8 %

Traurig, aber wahr: Erst die Angst vor Sanktionen erzeugt vernünftiges Denken.

geringen Mängel im Vergleich zum letzten Untersuchungszeitraum nahezu nicht verändert hat. Bei den Jungen liegt die Quote bei 5,1 Prozent (2021: 5,0 Prozent), bei den Alten bei 9,8 Prozent (2021: 9,7 Prozent). Quasi keine Rolle spielen gefährliche Mängel, die bei den Dreijährigen bei nicht zu verbessernden 0 Prozent liegen, bei den Fünfjährigen dann auf 0,2 Prozent „klettern“. Aber auch da sei die Anmerkung gestattet, dass es 2021 0,3 Prozent waren.

Wenige Problemfälle

Der Addition auf die 100 Prozent folgt dann natürlich im Ergebnis eine ebenfalls reduzierte Zahl an Fahrzeugen mit erheblichen Mängeln – landläufig als „TÜV-Durchfaller“ bezeichnet. Konkret fallen 6,8 Prozent der Fahrzeuge im Alter von 12 bis 24 Monaten durch die Hauptuntersuchung. Im Vergleich waren es 2021 etwas mehr als neun (9,3) Prozent, die erneut zur HU antreten mussten. Diese erfreulich gute Quote bleibt bis ins Alter bestehen. Auch bei den Fünfjährigen mit Laufleistungen von durchschnittlich 174.000 km schicken die TÜV-Sachverständigen nur 13,3 Prozent der Fahrzeuge zur Behebung erheblicher Mängel in die Werkstatt. Zum Vergleich: 2021 betraf dies noch exakt 16 Prozent aller Lkw dieser

Gewichtsklasse – also auch da eine Verbesserung von fast drei Fahrzeugen je 100 Lkw. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Laufleistungen in diesem Gewichtsegment gestiegen sind – was eigentlich zu einer Verschlechterung der Hauptuntersuchungs-Ergebnisse führen müsste. Umso besser, dass es trotz einer in allen Altersklassen um gut zehn Prozent gestiegenen Kilometerleistung der Fahrzeuge nicht so ist!

Erfreuliche Lichtblicke

Erstauslich ist, dass es bei der Beleuchtung in dieser Klasse nur sehr wenige Beanstandungen gibt. Über alle Baujahre hinweg fallen die Ergebnisse gut aus, bei den jungen Gebrauchten und dem Prüfpunkt Blinker/Warnblinkler sogar sehr gut. Man könnte also unterstellen, dass die Fahrer tatsächlich eine regelmäßige Abfahrkontrolle machen, Defekte schnell erkennen und in der Lage sind, diese Mängel zu beseitigen.

Vier Kleinigkeiten gibt es dann doch anzumerken, in denen die Ergebnisse etwas schlechter ausfallen als im Vergleichszeitraum: Die Lenkanlage monieren die TÜV-Sachverständigen über fast alle Altersklassen hinweg häufiger als 2021. Die Lenkgelenke als Mangelpunkte machen sich vor allem bei jüngeren Fahrzeugen häufiger bemerkbar. Bei den Jungen steht auch das Thema Ölverlust bei Motor und Antrieb häufiger im Untersuchungsbericht, während die älteren Fahrzeuge dann eher Probleme im Bereich Motormanagement und AU bekommen. Positiv fällt dagegen das wichtige Thema Bremsen aus, wo gegenüber dem Jahr 2021 mindestens gleich gute, teilweise sogar bessere Ergebnisse zu Buche schlagen. ■■■

Fahrzeuge dieser Klasse

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

KOMMENTAR

Wie kann es sein, dass eine Gewichtsklasse – allen voran die schweren Transporter und leichten Lkw – so schlecht abschneidet, die andere – das Segment darüber, bis 18 Tonnen – so gut? Dafür gibt es sicher mehrere Gründe, die man sich zu Herzen nehmen sollte, um generell bessere HU-Ergebnisse zu erzielen. Zunächst mal sind die Lkw bis 18 Tonnen technisch einen bedeutenden Schritt weiter. Ihre Diagnosesysteme sind ausgeklügelter, sie melden dem Fahrer, teilweise über ein installiertes Telematiksystem sogar dem Fuhrparkleiter, wenn etwas nicht in Ordnung ist. Mit der Warnung auf dem Smartphone lassen sich Mängel kaum ignorieren, was zur Reparatur motiviert. Zudem sind Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse meist einem Fahrer zugewiesen, der gut auf „sein“ Auto aufpasst und schon deshalb reagiert, wenn Leuchtmittel nicht brennen, die Bremse Probleme macht oder der Auspuff röhrt.



Gerhard Grünig, Chefredakteur VerkehrsRundschau

Ein weiterer Grund ist das beliebte Thema Geld. Während bei den „Leichten“ bei Service und Wartung gerne gespart wird, kann ein Ausfall in dieser Tonnageklasse schmerzhaft teuer werden. „Konventionalstrafe“ heißt das Zauberwort. Während es für den Handwerker nur bedingt schlimm ist, wenn sein 5,5-Tonner liegen bleibt – der Kunde wartet ohnehin schon lange –, bittet der Verloader bei der Sattelzugkombination zur Kasse. Schließlich wird's teuer, wenn die Just-in-sequence-Lieferung ans Band des Automobilherstellers zu spät eintrifft. Nicht zu vergessen, verlangen Pannen- und Bergungsdienste einen Haufen Geld, wenn sie den gestrandeten Lkw von der Straße holen müssen. Die Erkenntnis: Ehe man 10.000 Euro Strafe oder 2.000 Euro Abschleppgebühr bezahlt, lässt man doch lieber für 1.000 Euro reparieren. Die Erkenntnis muss aber eine andere sein: Auch ohne Strafen ist eine unterlassene Reparatur am Ende des Tages immer teurer – und der Halter hat am falschen Ende gespart.