

Trendwende lässt auf sich warten

Die 3,5- bis 7,5-Tonner waren schon immer die Problemfälle bei den Hauptuntersuchungen. Die hohe Mängelquote hat sich seit dem letzten TÜV-Report weiter verschlechtert.

Da gibt es nichts zu beschönigen – die Ergebnisse sprechen für sich. Und die sind schlecht! Bei der Analyse aller HU-Ergebnisse bilden die schweren Transporter beziehungsweise leichten Lkw schon immer das Schlusslicht. Statt aber, wie seit dem letzten TÜV-Report erhofft – wo es schon eine Verschlechterung gab –, von einer Trendwende sprechen zu können, steigen die Mängelquoten weiter an. Bei den bis zu zwölf Monate alten Fahrzeugen schaffen nur 81,9 Prozent die HU ohne Mängel, bei den geringen Mängeln fallen sieben Prozent negativ auf. Im Vergleich zu 2021 ist das bei den mangelfreien Fahrzeugen eine Verschlechterung von 2,4 Prozentpunkten (2021: 84,3 Prozent).

Vor zwei Jahren wiesen nur 5,7 Prozent in dieser Tonnageklasse geringe Mängel auf – also auch da eine Verschlechterung um 1,3 Prozentpunkte.

Leider weitere Verschlechterung

Jetzt könnte man zumindest hoffen, dass die Ergebnisse im Lauf der Jahre besser werden. Doch leider heißt es auch da: Fehlanzeige! Bei den Fünfjährigen schaffen dann nur noch 67,1 Prozent, also knapp zwei Drittel, die HU ohne Beanstandungen. Vor zwei Jahren waren es immerhin noch knapp 70 Prozent – 69,4, um exakt zu sein. Auch die Zahl der Fahrzeuge mit geringen Mängeln wächst im Vergleichszeitraum von 11,6 auf



Die Klasse der Fahrzeuge von 3,5 bis 7,5 t schneidet über alle Altersklassen erschreckend schlecht ab

3,5 t bis 7,5 t					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Laufleistung in Tkm	32	55	77	102	119
Ohne Mängel	81,9 %	80,2 %	74,3 %	70,8 %	67,1 %
Geringe Mängel	7,0 %	8,6 %	10,8 %	12,6 %	13,6 %
Erhebliche Mängel	11,1 %	11,1 %	14,6 %	16,1 %	18,7 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,6 %
Mängelanalyse					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Abblendlicht	2,2 %	2,6 %	3,9 %	4,2 %	4,9 %
Beleuchtung vorn	0,7 %	0,8 %	1,2 %	1,2 %	1,5 %
Beleuchtung hinten	3,1 %	3,5 %	5,2 %	6,4 %	7,6 %
Blinker/Warnblinkler	2,1 %	2,0 %	2,8 %	2,8 %	3,5 %
Achsaufhängung	0,4 %	0,4 %	1,0 %	1,4 %	2,2 %
Achsfedern/Dämpfung	0,2 %	0,3 %	0,5 %	0,7 %	1,0 %
Antriebswellen	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
Lenkanlage	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,5 %
Lenkelenke	0,1 %	0,3 %	0,5 %	0,7 %	1,0 %
Rost/Riss/Bruch	0,3 %	0,2 %	0,5 %	0,4 %	0,6 %
Ölverlust Motor/Antrieb	1,0 %	1,6 %	2,6 %	3,5 %	4,4 %
Motormanagement/AU	0,9 %	0,7 %	1,0 %	1,3 %	1,8 %
Auspuffanlage	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,3 %
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,5 %	0,8 %
Funktion d. Feststellbremse	0,5 %	0,8 %	0,9 %	1,5 %	1,9 %
Bremsleitungen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %
Bremsschläuche	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,7 %	1,1 %	1,5 %	2,2 %	2,6 %

Die Arbeitstiere werden geschunden – mit fatalen Folgen für die Sicherheit.

13,6 Prozent. Geht man ans Ende der Kausalkette, fallen selbst bei den jungen Gebrauchten mit nicht mehr als einem Jahr 11,1 Prozent aller Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln durch die HU. Das wird mit steigendem Alter erwartungsgemäß noch schlimmer. Bei den Fünfjährigen sind es 18,7 Prozent. Mit anderen Worten: Der Pflegezustand wird so schlecht, dass 19 von 100 schweren Transportern beziehungsweise leichten Lkw keine HU bekommen!

Echte Problemfälle

Eigentlich gäbe es nur den kleinen Trost, dass das im Fall der älteren Fahrzeuge gegenüber 2021 keine weitere Verschlechterung bedeutet. Mal abgesehen davon, dass es bei den jungen Gebrauchten durchaus schlechter geworden ist. Da lag die Quote der erheblichen Mängel bei „nur“ 9,9 Prozent – was im Vergleich trotzdem viel ist. Seit dem letzten TÜV-Report gibt es nach einer Änderung der Prüfbedingungen auch den „gefährlichen Mangel“. Auch in dem Fall sind die Zahlen fast schon alarmierend. In der Altersklasse der Zweijährigen weisen gegenüber

dem Untersuchungszeitraum doppelt so viele Fahrzeuge diesen Makel auf! Bei den Fünfjährigen sind es 20 Prozent mehr. Dabei darf man nicht vergessen, dass Fahrzeuge mit gefährlichem Mangel im Regelfall die Prüfstelle nicht mehr aus eigener Kraft verlassen dürfen, sondern auf einem Transportfahrzeug den Weg in die Werkstatt oder zum Verwerter antreten.

Es werde Licht ...

Sieht man sich die Ergebnisse in den Einzelbewertungen an – Beleuchtung, Achsen, Motor, Bremse –, zeigt sich ein klares Ergebnis, das die schlechteren Mängelquoten begründet: Bei den Prüfpunkten Abblendlicht, Beleuchtung vorne/hinten sowie (Warn-)Blinker gibt es (wir betrachten dabei vor allem die älteren Fahrzeuge) gegenüber dem letzten TÜV-Report eine Verschlechterung in allen Bereichen. Die mag in einzelnen Segmenten bei nur 0,2 oder 0,3 Prozentpunkten liegen, bedeutet aber in der Summe eine Verschlechterung um rund 5 bis hin zu alarmierenden 25 Prozent, etwa bei den Beanstandungen der vorderen Beleuchtung (2012: 1,2 Prozent; 2023: 1,5 Prozent). Auch im Bereich Motor ist die Tendenz eher negativ: Es zeigt sich eine weitere Zunahme der Ölverluste. Zudem fallen mehr Fahrzeuge bei der Abgasuntersuchung (AU) durch. Angesichts der durchschnittlichen Laufleistung selbst der ältesten Fahrzeuge von nur 119.000 km sollte da noch alles in Ordnung sein. Wo Schatten ist, muss auch Licht sein: Die Beanstandungen bei den Leitungen sinken und die Feststellbremsen weisen viel weniger Mängel auf. ■■■

Fahrzeuge dieser Klasse

- Citroën Jumper (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- DAF LF45, LF55
- Fiat Ducato (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Iveco Daily
- Iveco Eurocargo
- MAN TGL
- MAN TGE (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Mercedes-Benz Sprinter (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Mercedes-Benz Atego
- Mitsubishi Fuso Canter
- Nissan Atleon
- Nissan Cabstar
- Peugeot Boxer (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Renault Master, Maxity, Midlum (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Volkswagen Crafter (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Volvo FL

KOMMENTAR

Bei Betrachtung der HU-Ergebnisse im Segment der schweren Transporter und leichten Lkw muss man ins Grübeln kommen.

Wenn sich eine per se schon problematische Fahrzeugkategorie weiter verschlechtert, ist Handlungsbedarf geboten. Man musste

kein Prophet sein, um vorherzusagen, dass die meisten Mängel auf das Konto der Beleuchtung gehen. Mängel, die man bei vernünftiger Vorbereitung oft hätte abstellen können. Vielleicht kann man in diesem Punkt mit Beleuchtungswochen für Nutzfahrzeuge Abhilfe schaffen. Offensichtlich ist es der Nachlässigkeit oder dem Sparwillen der Nutzer geschuldet, die keine Zeit haben, ihr Fahrzeug vor der Fahrt zum TÜV zu checken oder noch besser in einer Werkstatt checken zu lassen.

Sehr vernachlässigt

Es ist aber sicher auch der täglichen Routine geschuldet, dass Fahrzeuge dieser Klasse so schlecht abschneiden. In den Fuhrparks und Handwerksbetrieben sind sie oft die Arbeitstiere mit häufig wechselndem Fahrer, der eher selten Meldung an den Fuhrparkchef macht, dass etwas im Argen ist, und vor allem wenig Lust hat, selbst ein Leuchtmittel zu wechseln. Man mag darüber philosophieren, ob ein defektes Rücklicht „so schlimm“ ist. Aber es geht um mehr: Um Ölverlust und damit Umweltverschmutzung, teilweise auch um Rost und Rahmenbrüche, was in letzterem Fall durchaus verkehrsgefährdend ist, oder eben auch defekte Achsaufhängungen oder Lenkungen – alles andere als Lappalien. Wirft man einen Blick auf die durchschnittlichen Laufleistungen, kommt man ins Stutzen. Bei weniger als 100.000 km teils gravierende Mängel lassen darauf schließen, dass die Hersteller bei den Komponenten nicht mehr wirklich auf Qualität setzen. Teilweise mag es sicher auch daran liegen, dass im Reparaturfall aus Gründen falscher Sparsamkeit Billig-Ersatzteile aus dem Internet gekauft und verbaut werden.



Gerhard Grünig, Chefredakteur VerkehrsRundschau