



In Kürze

Während der Pandemie hat der Gesetzgeber das Überziehen der HU-Fristen erlaubt. Das massive Nutzen dieser Möglichkeit bleibt nicht ohne Folgen für die Statistik, weil die Fahrzeuge gegebenenfalls in die nächste Altersklasse gerutscht sind.

Positiver Trend bei den Alten

Die leichten Nutzfahrzeuge, schon lange die „Problemkinder“ des TÜV-Reports, zeigen aktuell eine interessante Tendenz: Im Alter werden sie besser, wenn auch nicht gut. Hat Corona Schuld?

Das Virus hat inzwischen seinen Schrecken verloren, Nachwirkungen hat es dennoch – auch bei den Ergebnissen des TÜV-Reports. Zwar blieb die Laufleistung bei den Transportern und Pick-ups in etwa gleich, es gab aber Verschiebungen innerhalb der Gruppe: „Während viele Fahrzeuge von Handwerkern deutlich weniger bewegt wurden, nahm die Laufleistung im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) deutlich zu“, sagt Christian Egger, Nutzfahrzeugexperte bei TÜV SÜD. So liegt einer nahezu unveränderten Laufleistung, etwa 147.000 km (im TÜV-Report 2021: 148.000 km) bei den Neun- bis Zehnjährigen, ein doch unterschiedlich-

ches Nutzverhalten zugrunde. So konnten Handwerker die Zeit fehlender Aufträge für fällige Reparaturen an ihren Fahrzeugen nutzen. Dagegen rollten und rollen die KEP-Transporter deutlich mehr – bei häufig schlechter Wartung. Den „Corona-Effekt“ begründet Egger mit der Einzelverfügung des Gesetzgebers, dass die gültigen HU-Fristen während der Pandemie teilweise erheblich überzogen werden durften – was Fahrzeughalter dann auch über das gesetzlich tolerierte Maß hinaus getan haben. „Das hat natürlich zu Verschiebungen in unserer Statistik geführt“, lautet das Resümee des TÜV SÜD-Experten. „Viele Fahrzeuge sind in

Foto: Adobe Stock/Wavebreakmedia/Micro

Wie in allen Gewichtsklassen ist die Beleuchtung der „Mängelkönig“.

die nächsthöhere Altersklasse gerutscht und könnten dort zu besseren Ergebnissen geführt haben.“ Allerdings trifft der Effekt auf einen längerfristigen Trend: Der Anteil der mangelfreien älteren Fahrzeuge steigt bereits seit einigen Jahren, während er bei den jüngeren sinkt oder stagniert. „Einige Mängelpositionen wie Beleuchtung hinten oder Ölverlust weisen in den höheren Altersklassen inzwischen eine stabil positive Tendenz auf.“ Dagegen fällt mit einem Anteil von 9,5 Prozent fast jeder zehnte ein- bis zweijährige Transporter beim TÜV durch (2021: 8,6 Prozent).

Effekt wirkt nur begrenzt

Trotz des Effekts, dass ältere Fahrzeuge im Vergleich zum letzten TÜV-Report etwas besser abschneiden, liegen einige Ergebnisse unter denen des letzten Untersuchungszeitraums. 2021 schafften 85,3 Prozent aller Transporter und Pick-ups als Ein- bis Zweijährige die HU ohne Mängel. 2023 sind es nur noch 83,7 Prozent. Dafür schafften 2021 nur 51,9 Prozent der zur HU beim TÜV vorgefahrenen Leichten die Untersuchung. Im Jahr 2023 sind es dagegen 53,2 Prozent. Interessant auch das Ergebnis der Fünf- bis Sechsjährigen, wo 70,2 Prozent aller Transporter und Pick-ups mangelfrei sind. Im Vergleich zu den HU aller Nutzfahrzeuge, wo die Fünfjährigen

| Mängelanalyse < 3,5 t | | | | | |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Alter in Jahren | 1-2 | 3-4 | 5-6 | 7-8 | 9-10 |
| Laufleistung in Tkm | 40 | 73 | 101 | 125 | 147 |
| Ohne Mängel | 83,7 % | 77,2 % | 70,2 % | 61,0 % | 53,2 % |
| Geringe Mängel | 6,8 % | 9,2 % | 11,6 % | 13,4 % | 15,4 % |
| Erhebliche Mängel | 9,4 % | 13,3 % | 17,7 % | 24,7 % | 30,2 % |
| Gefährliche Mängel | 0,1 % | 0,3 % | 0,5 % | 0,8 % | 1,1 % |
| Abblendlicht | 2,6 % | 3,3 % | 4,4 % | 5,8 % | 7,5 % |
| Beleuchtung vorn | 1,2 % | 1,4 % | 1,5 % | 1,9 % | 2,1 % |
| Beleuchtung hinten | 2,4 % | 4,5 % | 7,1 % | 11,2 % | 14,6 % |
| Blinker/Warnblinker | 0,5 % | 0,8 % | 1,1 % | 2,1 % | 3,3 % |
| Achsaufhängung | 0,4 % | 1,3 % | 2,1 % | 4,3 % | 7,1 % |
| Achsfedern/Dämpfung | 0,3 % | 1,0 % | 2,1 % | 3,2 % | 4,1 % |
| Antriebswellen | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,3 % |
| Lenkanlage | 0,1 % | 0,2 % | 0,3 % | 0,6 % | 0,9 % |
| Lenkgelenke | 0,2 % | 0,4 % | 1,1 % | 3,0 % | 4,0 % |
| Rost/Riss/Bruch | 0,1 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,6 % |
| Ölverlust Motor/Antrieb | 1,3 % | 2,4 % | 3,6 % | 4,9 % | 8,0 % |
| Motormanagement/AU | 0,5 % | 0,8 % | 1,2 % | 2,0 % | 2,9 % |
| Auspuffanlage | 0,1 % | 0,1 % | 0,3 % | 0,7 % | 1,4 % |
| Funktion der Betriebsbremsanlage | 0,3 % | 0,5 % | 0,6 % | 0,9 % | 1,5 % |
| Funktion der Feststellbremse | 0,5 % | 0,7 % | 1,0 % | 1,8 % | 2,9 % |
| Bremsleitungen | 0,0 % | 0,1 % | 0,2 % | 1,0 % | 2,2 % |
| Bremsschläuche | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,3 % |
| Bremstrommeln/-scheiben | 1,1 % | 2,3 % | 3,1 % | 3,9 % | 4,4 % |

bei 70,8 Prozent mangelfreien Hauptuntersuchungen liegen, sind die Leichten nicht weit weg vom Schnitt – aber eben schlechter. Übrigens liegt die Quote der geringen Mängel mit 11,6 Prozent bei den Fünf- bis Sechsjährigen exakt auf dem Niveau aller beim TÜV untersuchten Nutzfahrzeuge. Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln sind es bei den Transportern und Pick-ups in dieser Altersklasse dagegen mehr: 17,7 zu 17,2 Prozent. Wie in allen Gewichtsklassen ist die Beleuchtung Mängelkönig. Vor allem die Beleuchtung hinten gibt den meisten Grund zur Klage. Und das, obwohl sich die Quote von 2021 auf 2023 um 1,4 Prozentpunkte auf 14,6 Prozent „verbessert“ hat. Weitere Untersuchungspunkte mit hoher Auffälligkeit sind im

Alter die Bereiche Achsaufhängung – auch wenn es dabei zu relativen Verbesserungen kam – sowie die Themen Ölverlust an Motor und Antrieb sowie Bremstrommeln und -scheiben. Letzterer Untersuchungspunkt liegt mit hoher Wahrscheinlichkeit an entsprechender Belastung im Betrieb. KEP-Transporter sind oft mit hoher Geschwindigkeit und überdurchschnittlich vielen Tempowechsels unterwegs. Dementsprechend steigt der Bremsverschleiß der Fahrzeuge. Und letztlich führt Corona zu schwer interpretierbaren Ergebnissen – leider mit der Erkenntnis, dass es zwar eine relative Verbesserung gibt, gerade aber die älteren Fahrzeuge schlechter sind als die Gesamtheit aller Nutzfahrzeuge. ■■■

Fahrzeuge dieser Klasse

- | | | | |
|------------------|------------------------------|-----------------|------------------------|
| Citroën Berlingo | Ford Transit Tourneo Connect | Opel Vivaro | Volkswagen Caddy |
| Citroën Jumpy | Ford Transit Courier | Opel Movano | Volkswagen Amarok |
| Citroën Jumper | Mercedes-Benz Citan | Peugeot Partner | Volkswagen Transporter |
| Dacia Dokker | Mercedes-Benz Vito | Peugeot Expert | Volkswagen Crafter |
| Fiat Doblò Cargo | Mercedes-Benz Sprinter | Peugeot Boxer | |
| Fiat Fullback | Mitsubishi L200 | Renault Kangoo | |
| Fiat Ducato | MAN TGE | Renault Trafic | |
| Ford Ranger | Nissan Navara | Renault Master | |
| Ford Transit | Opel Combo | Toyota ProAce | |