

CITY VANS

CITROËN BERLINGO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	40	66	88	111	134	158
Ohne Mängel	79,5	70,1	58,5	53,8	48,6	45,6
Geringe Mängel	7,8	13,1	18,9	18,2	20,1	20,4
Erhebliche Mängel	12,4	16,5	22,4	26,9	30,6	33,2
Gefährliche Mängel	0,2	0,4	0,3	1,1	0,6	0,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	4,6	4,2	7,2	8,1	9,9	11,4
Beleuchtung vorn	2	1,8	1,9	2,2	1,4	1,5
Beleuchtung hinten	1,6	4,4	12,5	16,2	19,4	21,1
Blinker/Warnblinker	0,5	0,9	2,1	2,6	4,1	4
Achsaufhängung	0	0,6	0,8	1,6	4,3	6,9
Achsfedern/Dämpfung	0,5	0,2	0,9	2,5	4,6	5,4
Antriebswellen	0,1	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4
Lenkanlage	0	0	0,3	0,9	0,5	0,5
Lenkgelenke	0,1	0,5	0,8	1,1	2,6	4,2
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,2	0,2	0,1	0,4	1,1
Ölverlust Motor/Antrieb	0,4	3,3	6,6	9,5	6,4	9,3
Motormanagement/AU	0,8	2,6	3,7	4,3	3,2	4
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,6	0,9	1,7	2,1
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,4	0,5	0,7	0,1	0,6
Funktion Feststellbremse	0,2	0	0,3	0,3	0,4	0,7
Bremsleitungen	0	0	0	0	0	0
Bremsschläuche	0	0	0,2	0,6	0,6	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	3,2	6,4	5,4	4,8	4,5	5,1

Auch als flüsterleiser Würfel

Gewerbetreibende haben eines gemeinsam: Sie fahren durchschnittlich 71 Kilometer am Tag. Basierend auf dieser Erkenntnis hat die französische Stellantis-Marke Citroën ihren elektrischen e-Berlingo mit einem 50-kWh-Akku ausgestattet, der seit der 2024 erfolgten Modellpflege nach WLTP-Norm bis zu 354 Kilometer reicht. Weil die Pkw-Version zeitweise nur noch elektrisch angeboten wurde, hat der Berlingo an Präsenz im Straßenbild eingebüßt. Trotzdem ist der Kastenwagen mit bis zu 4,4 Kubikmetern Ladevolumen weiterhin auch mit Otto- oder Dieselmotor zu haben. Seine Wür-

felform-Verwandtschaft besteht aus den baugleichen Fiat Doblò, Opel Combo, Peugeot Partner und Toyota Proace City.

Unauffälliger Dauerläufer

In den ersten vier Jahren zeigt der Berlingo keine besonderen Schwächen. Erst ab dem fünften Jahr wird es – vor allem bei Modellen der Vorgängergeneration – bei den Themen Heckbeleuchtung, Ölverlust und Bremsstrommeln/-scheiben etwas auffällig. Nach sieben Jahren sind noch etwas mehr als die Hälfte der geprüften Berlingo mängelfrei – trotz vergleichsweise hoher Laufleistungen. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau
Profi-Test
Trotz e-Berlingo konnten Gewerbekunden durchgängig auch Benziner oder Diesel wählen. Die Achtstufen-Automatik sorgt für echten Komfortgewinn.

Modellpflege

- 1996 Erste Generation
- 2002 Umfangreiches Facelift
- 2008 Zweite Generation
- 2014 Erste Elektro-Variante
- 2015 Euro 6 Motor und Facelift
- 2018 Dritte Generation
- 2024 Facelift, E-Version mit mehr Reichweite

DACIA DOKKER



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	54	75	95	-
Ohne Mängel	-	75,5	66,3	54,4	-
Geringe Mängel	-	9,2	10,4	13,6	-
Erhebliche Mängel	-	14,9	23,1	31,7	-
Gefährliche Mängel	-	0,4	0,2	0,2	-

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

Wenn Schnäppchen altern

Mit schon fast unerschämten günstigen Preisen mischte der Dokker Express der rumänischen Marke Dacia im Jahr 2012 den Markt der leichten Nutzfahrzeuge auf: Die Preisrange des vom kleinen Lodgy-Van abgeleiteten Kastenwagens begann bei 7.000 Euro. Für dieses Geld gab es robuste Technik und moderne Motoren aus dem Renault-Regal – auch eine mit Flüssiggas (LPG) betriebene Variante. Eine Trennwand zum Laderaum und der praktische umklappbare Beifahrersitz kosteten Aufpreis.

Licht und Schatten

Selbst bei den mehr als sieben Jahre alten

Fahrzeugen kommt noch mehr als die Hälfte ohne jede Beanstandung durch die Prüfung. Allerdings: Über 31 Prozent erhielten aufgrund erheblicher Mängel keine neue Plakette. Vor allem die Motoren der Konzernmutter Renault zeigen sich als robuste Langläufer. Inwieweit sich das vergleichsweise kurze Serviceintervall von nur 20.000 Kilometern auf die geringen Mängel bei Motor und Antrieb auswirkt, lässt sich nur vermuten. Bei frühen Baujahren sollten potenzielle Käufer besonderes Augenmerk auf die Beleuchtung, die Achsaufhängung, die Lenkgelenke und die Bremsanlage richten. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau
Profi-Test
Qualität hat ihren Preis? Bei entsprechender Pflege hat dieser Merksatz mit Blick auf den Dokker keinen allzu großen Wahrheitsgehalt. Das Auto hat bewiesen, dass robuste Technik durchaus bezahlbar sein kann.

Modellpflege

- 2012 Modelleinführung des Dacia Dokker Express (Transportvariante)
- 2015 Einführung Euro 6d Temp Motoren und Facelift
- 2021 Nur noch als Renault weiter zu haben

* 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 DOBLÒ CARGO



Alter (in Jahren)*	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	-	-	139	150
Ohne Mängel	-	-	-	48,1	42,5
Geringe Mängel	-	-	-	18,8	23
Erhebliche Mängel	-	-	-	32,2	33,6
Gefährliche Mängel	-	-	-	0,9	0,8

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	-	-	-	-	11,9	13,8
Beleuchtung vorn	-	-	-	-	4,7	5,3
Beleuchtung hinten	-	-	-	-	8	10,6
Blinker/Warnblinker	-	-	-	-	5,8	7,7
Achsaufhängung	-	-	-	-	7,2	8,1
Achsfedern/Dämpfung	-	-	-	-	8,2	7,8
Antriebswellen	-	-	-	-	0,1	0,1
Lenkanlage	-	-	-	-	0,2	1,2
Lenkgelenke	-	-	-	-	0,4	0,7
Rost/Riss/Bruch	-	-	-	-	0,9	2,3
Ölverlust Motor/Antrieb	-	-	-	-	12,6	16,3
Motormanagement/AU	-	-	-	-	5,5	7,2
Auspuffanlage	-	-	-	-	5,9	4,5
Funktion Betriebsbremsanlage	-	-	-	-	1,1	1,7
Funktion Feststellbremse	-	-	-	-	0,6	0,5
Bremsleitungen	-	-	-	-	0,7	0,4
Bremsschläuche	-	-	-	-	0,2	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	-	-	-	-	4,4	3,9

Vielfältiger Dauerläufer

Durch den Zusammenschluss unter dem Stellantis-Dach entspricht die dritte Generation des Fiat Doblò den baugleichen Schwestermodellen Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Partner und Toyota Proace City. Zur Wahl stehen ein 1,2-Liter-Benziner, ein 1,5-Liter-Diesel sowie eine batterieelektrische Variante mit 50-kWh-Akku im Unterboden. Vom zwölf Jahre lang in der Türkei gebauten Vorgänger – einer gemeinsam mit GM entwickelten Plattform – gab es eine erstaunliche Variantenvielfalt: zwei Radstände, zwei Dachhöhen, Fahrgestell für Spezialaufbauten, Pick-up, Kombi oder

Kastenwagen. Eine technologische Besonderheit stellte der bis 2020 angebotene Erdgasmotor dar, der die Transportaufgaben emissionsärmer und kostengünstiger erledigte.

Kann im Alter tropfen

Neun Jahre alte und ältere Fahrzeuge kommen seltener ohne Makel durch die Hauptuntersuchung als viele ihrer Wettbewerber. Jeder dritte Doblò der ersten und zweiten Generation weist erhebliche Mängel auf. Vor allem die Beleuchtung und der Ölverlust machen größere Probleme als üblich. ■■■

verkehrs RUNDschau **Profi-Test**

Praxis-Urteil
Noch liegen kaum Daten der aktuellen Generation vor. Weil der Doblò viel läuft, sollten Käufer ein Augenmerk auf Abgasanlagen, Undichtigkeiten sowie Fahrwerksprobleme richten.

Modellpflege
2001 Modelleinführung
2005 Modellpflege mit CNG-Motor
2010 Zweite Generation
2015 Facelift
2022 Dritte Generation
2024 Facelift mit neuer Front

FORD TRANSIT/COURIER



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	29	56	79	102	-
Ohne Mängel	86,6	78,7	70,5	60,4	-
Geringe Mängel	5,1	9	11,9	12,2	-
Erhebliche Mängel	8,2	11,9	17,4	26,9	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,4	0,2	0,5	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,5	2,8	4,7	7,1	-	-
Beleuchtung vorn	1,3	1,5	2,2	3	-	-
Beleuchtung hinten	1,2	3,1	6,3	10,6	-	-
Blinker/Warnblinker	0,1	0,2	0,5	0,8	-	-
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,8	3,2	-	-
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	0,4	1,7	-	-
Antriebswellen	0	0	0	0	-	-
Lenkanlage	0	0	0,1	0	-	-
Lenkgelenke	0,1	0,7	0,6	1,3	-	-
Rost/Riss/Bruch	0,1	0	0,1	0	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	0,2	1,4	2,9	3,8	-	-
Motormanagement/AU	0,6	1,9	5,1	9,8	-	-
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,8	0,7	-	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0	0,4	0,2	0	-	-
Funktion Feststellbremse	0	0,3	0	0,5	-	-
Bremsleitungen	0,1	0	0	0	-	-
Bremsschläuche	0	0	0	0,1	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	1,6	2,6	2,7	2,1	-	-

Geliehene Plattform

Anders, als der Name glauben machen möchte, stammt der Transit Courier nicht vom Transit ab. Das aktuelle Modell baut – wie auch die Pkw-Version Tourneo Courier – auf der Technik des Ford Puma auf und läuft in Rumänien im gleichen Werk vom Band. Auch eine batterieelektrische Variante mit recht kleinem Akku (43,5 kWh) hat Ford seit Ende 2024 im Angebot. Der Vorgänger bediente sich gleich bei zwei Ford-Modellen: Der Fiesta war Design-Vorbild, der B-Max der Lieferant der technischen Basis. Er wurde im türkischen Werk von Ford Otosan, einem Joint Venture von Ford und der Koç-Fami-

lie, produziert. Eine Trennwand zählte im Kastenwagen zum Serienumfang, das Ladevolumen (2,3 Kubikmeter) und die maximale Nutzlast (660 Kilogramm) konnten sich sehen lassen. Praktisch: zwei seitliche Schiebetüren.

Ziemlich zuverlässig

Nach sieben Jahren kommen noch sechs von zehn Transit Courier ohne Mängel durch die Prüfung, das ist der Spitzenwert unter den City Vans. Die Problemstellen in dieser Altersklasse häufen sich bei den Punkten Motormanagement/AU und Heckbeleuchtung. ■■■

verkehrs RUNDschau **Profi-Test**

Praxis-Urteil
In kaum einem anderen kompakten Lastenesel steckt so viel Pkw-Technik wie im Ford Transit Courier. Dieser spürbare Komfort-Vorsprung schlägt sich auch positiv in der HU-Statistik nieder.

Modellpflege
2014 Erste Generation
2016 Einführung Euro 6
2018 Facelift
2023 Zweite Generation
2024 Ford stellt die Elektro-Version des Courier vor

FORD TRANSIT/TOURNEO CONNECT



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	73	96	122	137	143
Ohne Mängel	83,4	72	66,4	56,8	51,5	33,6
Geringe Mängel	7,9	10,5	11,1	13,8	19,3	28,8
Erhebliche Mängel	8,5	17,2	22,2	28,9	28,3	35,3
Gefährliche Mängel	0,2	0,3	0,3	0,5	0,9	2,4

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,2	4,3	4,5	5,7	6,4	11,2
Beleuchtung vorn	3,1	3,5	3,7	4,6	4,2	2,9
Beleuchtung hinten	0,9	2,9	5,1	10	17,5	28,5
Blinker/Warnblinker	0,1	0,3	0,3	0,9	1,8	5,3
Achsaufhängung	0	0,5	1	1,8	2,4	6,6
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,3	3,9	7,4	4,9	0,7
Antriebswellen	0,1	0	0	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,1	0,1	0,1	0,2	0,8	1,7
Lenkgelenke	0,1	1,1	0,8	0,5	0,5	1,2
Rost/Riss/Bruch	0	0	0	0	0,7	3,5
Ölverlust Motor/Antrieb	1,5	3,7	3,1	5,2	10,2	30,6
Motormanagement/AU	0,7	2,9	7,5	11,2	4,2	4,1
Auspuffanlage	0	0,1	0,5	1,4	2,5	5,1
Funktion Betriebsbremsanlage	0	0,2	0,2	0,3	0,8	1,3
Funktion Feststellbremse	0	0	0,3	0,3	2	5,6
Bremsleitungen	0	0	0	0	1	5,6
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,3	0,8
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	2,5	3,3	3,4	4,7	6,3

Der Verwandlungskünstler

Der Transit/Tourneo Connect ist unterhalb des Transit/Tourneo Custom positioniert. Trotzdem gab es bereits die erste Generation mit zwei Radständen; der längere (4,57 Meter) bot im Ladeabteil Platz für zwei Europaletten. Mit dem Generationswechsel erhielt erneut Pkw-Technik Einzug: Dieses Mal bediente man sich bei der Plattform des C-Max und dem Design des Kuga. Das aktuelle Modell fährt eine gänzlich andere Strategie: Es baut auf Volkswagen-Technik auf und teilt sich fast alle Teile mit dem VW Caddy. Die Auszeichnungen zum „Van of the Year“ (2003 und 2014) unterstreichen

die Wichtigkeit des praktischen Vans im Segment der leichten Nutzfahrzeuge.

Routinier für Vielfahrer

Von dem bei Vielfahrern beliebten Ford kommt nach neun Jahren mehr als die Hälfte aller Exemplare mangelfrei durch die HU. Sorgenfalten bereiten der recht häufige Motorölverlust sowie der allzu oft festgestellte Ärger mit der Hand-/Feststellbremse. Die ab fünf bzw. sechs Jahren auffallend oft verzeichnete Schwäche an Achsfedern/Dämpfung könnte an der eher Pkw-ähnlichen Konstruktionsweise liegen. ■■■

verkehrs RUNDschau **Profi-Test**

Praxis-Urteil
Der Ford Transit/Tourneo Connect fährt sich dank der guten Fahrwerksabstimmung fast so komfortabel wie ein Pkw. Ob sich die Kooperation mit Volkswagen auszahlt, wird sich erst noch zeigen.

Modellpflege
2002 Erste Generation
2006 Facelift
2013 Zweite Generation
2018 Facelift
2024 Dritte Generation, jetzt auch als Plug-in-Hybrid

* 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	11-12
Laufleistung (in Tkm)	40	71	97	121	151	162
Ohne Mängel	81,3	64,8	58	47,4	41,9	39,2
Geringe Mängel	7,9	14,9	16,6	17,6	16	18,4
Erhebliche Mängel	10,6	18,6	21,5	27,1	31,2	30,7
Gefährliche Mängel**	0,1	1,7	3,9	7,9	10,6	11,6

** Grund für die hohen Werte bei den gefährlichen Mängeln sind defekte Lenkschlösser, die mit Zündschlüssel (auf Stellung 0) einrasten.

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,1	5,2	6,1	7,2	9,6	9,2
Beleuchtung vorn	0,9	1,1	1,2	1,5	1,9	2,3
Beleuchtung hinten	5,1	16,7	21,1	25,3	26,8	27,7
Blinker/Warnblinkler	0,1	0,4	0,4	0,6	0,4	0,6
Achsaufhängung	0,9	0,4	0,6	3,3	7,7	9,1
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,3	0,4	0,7	1,8	3
Antriebswellen	0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,6
Lenkanlage	0	0,1	0,2	0,2	0,4	0,8
Lenkgelenke	0,1	1,2	2,5	4,4	9,4	12,2
Rost/Riss/Bruch	0	0	0,1	0,1	0,2	0
Ölverlust Motor/Antrieb	0,2	0,6	1,2	1,8	3,1	4,4
Motormanagement/AU	0,6	2,2	3	6,1	6,2	3,9
Auspuffanlage	0	0,1	0,5	0,6	1,6	2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,4	0,4	0,6	1
Funktion Feststellbremse	0,2	0,3	0,6	0,8	0,8	1,6
Bremsleitungen	0	0,1	0,2	1,4	5,2	8,1
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1,2	4,4	4,8	6,7	6,2	7,1

Stern statt Raute

Ab wann ist ein Mercedes ein echter Mercedes? Beim Citan kommt es auf die Perspektive an, denn trotz markantem Stern auf der Motorhaube stammt seine technische Basis – inklusive der Motoren – vom Renault Kangoo. An diesem im Jahr 2012 erstellten Rezept wird auch in der aktuellen zweiten Generation festgehalten – wobei die Schwaben betonen, bei der Abstimmung des Fahrwerks und der Geräuschdämmung selbst Hand angelegt zu haben. Die Cockpit-Gestaltung jedenfalls stammt aus der Feder der Mercedes-Designer. Für viele Gewerbetreibende nicht ganz unwichtig: Natürlich wird der

Mercedes-Benz Citan von der Markenwerkstatt mit Stern betreut.

Aufpreis fürs Image

Ein Unterschied zu den Ergebnissen des günstigeren Renault Kangoo lässt sich beim Blick auf die Mängelstatistik nicht erkennen. Dass Citan-Fahrer mehr Kilometer fahren, sollte bei einer Bewertung beachtet werden. Die Motoren erweisen sich als zuverlässig – auch mit Laufleistungen über 150.000 Kilometer. Schwächen zeigt der Citan bei der hinteren Beleuchtung und den Bremstrommeln und -scheiben. ■■■

verkehrs RUNDSCHAU Profi-Test

Praxis-Urteil
Als kleiner Bruder von Vito und Sprinter hat sich der Citan seine eigene Fangemeinde unter dem Stern erschaffen – auch wenn er bei der Hauptuntersuchung keine Wunder vollbringt. Flottenbetreiber schätzen den Service aus einer Hand.

Modellpflege

- 2012 Erste Generation
- 2019 Euro 6 dTEMP Motoren
- 2021 Zweite Generation
- 2023 Elektro-Variante

OPEL COMBO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	42	67	84	112	128	146
Ohne Mängel	80,6	72,4	62,1	53	49,9	43,4
Geringe Mängel	8,5	10,2	12,1	15,3	17,3	20,1
Erhebliche Mängel	10,8	17,2	25,4	30,9	32,2	35,4
Gefährliche Mängel	0,2	0,2	0,3	0,7	0,7	1

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

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

Bloß nicht auffallen!

Beim Opel Combo der aktuellen Generation handelt es sich um einen Hochdachkombi, dessen Seitenansicht unzweifelhaft seine enge Verwandtschaft mit Citroën Berlingo, Fiat Doblò, Peugeot Partner und Toyota Proace City dokumentiert. Die Vorgängergeneration basierte auf der alten Variante des Fiat Doblò, zuvor diente der Corsa als technische Grundlage. Der in zwei Längen (4,40 oder 4,75 Meter) erhältliche Combo kann auch als Elektroversion geordert werden. Seit der Modellpflege 2024 schafft er mit dem 50-kWh-Akku Strecken bis zu 345 Kilometer.

Neue Wehwehchen

War es beim Vorgänger auffallend häufig die Auspuffanlage, zwickte es beim aktuellen Modell eher an anderen Stellen: Die Bremstrommeln und -scheiben sind bereits bei drei bis vier Jahre alten Exemplaren überdurchschnittlich oft nicht mehr in Ordnung. Mit voranschreitendem Alter zeigt die Achsaufhängung vermehrt Schwächen. Bei den Sieben- bis Achtjährigen weist ein knappes Drittel erhebliche Mängel auf und muss zur Nachprüfung anrollen. Weil die Basis immer wieder wechselte, variieren je nach Baujahr auch die Probleme. ■■■

verkehrs RUNDSCHAU Profi-Test

Praxis-Urteil
Der Combo macht seine Sache ordentlich. Wer auf den Blitz am Kühlergrill setzt, dürfte mit dem gutmütigen Lastesel zufrieden sein. Die Unterschiede zu den baugleichen Modellen der anderen Marken liegen einzig und allein im Design.

Modellpflege

- 2001 Combo C
- 2011 Combo D auf Basis Doblò
- 2018 Combo E
- 2021 Elektro-Version
- 2024 Neuer Combo E

PEUGEOT PARTNER/RIFTER



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	-	97	113	-
Ohne Mängel	-	-	58,9	52,4	-
Geringe Mängel	-	-	17,2	20,3	-
Erhebliche Mängel	-	-	23,6	26,9	-
Gefährliche Mängel	-	-	0,3	0,4	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	-	-	8,5	8,4	-
Beleuchtung vorn	-	-	1	1,1	-
Beleuchtung hinten	-	-	14,8	18,3	-
Blinker/Warnblinkler	-	-	2,6	3,4	-
Achsaufhängung	-	-	0,9	2,2	-
Achsfedern/Dämpfung	-	-	0,7	1,5	-
Antriebswellen	-	-	1,1	0,3	-
Lenkanlage	-	-	0,4	0,3	-
Lenkgelenke	-	-	1	0,8	-
Rost/Riss/Bruch	-	-	0,2	0,3	-
Ölverlust Motor/Antrieb	-	-	6,3	9,2	-
Motormanagement/AU	-	-	5,2	4,8	-
Auspuffanlage	-	-	0,8	1,4	-
Funktion Betriebsbremsanlage	-	-	0,3	0,6	-
Funktion Feststellbremse	-	-	0,2	0,3	-
Bremsleitungen	-	-	0	0,1	-
Bremsschläuche	-	-	0	0,3	-
Bremstrommeln/-scheiben	-	-	2	4,7	-

* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modell-einführungen oder Modellwechsel sein, aber auch zu geringe Stückzahlen, um eine valide Analyse zu erstellen.

Kleines Lenkrad – freie Sicht

Seit die Servolenkung erfunden wurde, braucht es keine riesengroßen Lenkräder mehr zum einfachen Manövrieren. Dennoch ist die französische Marke Peugeot die bislang einzige, die seit einigen Jahren durchgehend auf extrem kleine Lenkräder setzt. Die Instrumente sind leicht erhöht angebracht, sodass der Blick des Fahrers nicht mehr durch das Lenkrad schweift, sondern darüber hinweg. Im Partner, der in der Pkw-Variante den Namen Rifter trägt, kommt dadurch ein Hauch Gokart-Feeling auf – eine echte Besonderheit im Kreis der leichten Nutzfahrzeuge! Die Nutzlast bei der Kastenwagen-Langver-

sion mit 4,4 Kubikmetern Ladevolumen liegt bei bis zu 953 Kilogramm.

Auffällig unauffällig

Die langjährige Baugleichheit des Peugeot Partner mit dem Citroën Berlingo besteht auch weiterhin. Abgesehen von der hinteren Beleuchtungsanlage, dem Motormanagement/AU und zu häufigem Ölverlust bei Fahrzeugen der Jahre sieben bis acht erlaubt sich der Franzose mit dem kleinen Lenkrad kaum gravierende Schwächen. Die Praktiker vermelden ab rund 120.000 Kilometern eine Häufung lästiger Kleinmängel. ■■■

verkehrs RUNDSCHAU Profi-Test

Praxis-Urteil
Die Cockpit-Anordnung im Peugeot ist ein echtes Alleinstellungsmerkmal im ansonsten technisch eher einheitlichen Stellantis-Stall. Wer viel in der Stadt unterwegs ist, sollte sich die Elektro-Version ansehen.

Modellpflege

- 1996 Erste Generation
- 2003 Großer Facelift
- 2008 Zweite Generation
- 2014 Elektro-Version
- 2018 Dritte Generation
- 2024 Modellpflege

RENAULT KANGOO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	34	59	81	107	124	141
Ohne Mängel	83,4	70,1	62,7	52,8	46,9	41
Geringe Mängel	7,6	12,5	15,2	16,2	15,6	15,6
Erhebliche Mängel	8,7	14,6	18	23,4	28,4	33
Gefährliche Mängel**	0,3	2,7	4,1	7,6	9	10,3

** Grund für die hohen Werte bei den gefährlichen Mängeln sind defekte Lenkschlösser, die mit Zündschlüssel (auf Stellung 0) einrasten.

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2	3,6	5,3	6,9	8,9	13,2
Beleuchtung vorn	0,4	0,6	0,3	0,6	0,8	1,6
Beleuchtung hinten	3,7	11,3	18	21,4	22,9	24,1
Blinker/Warnblinker	0,2	0,2	0,4	0,4	1,2	4,8
Achsaufhängung	0,2	0,3	0,7	2,6	6,5	9
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,2	0,6	1,9	4,3	5,7
Antriebswellen	0,1	0	0,1	0	0,2	0,6
Lenkanlage	0	0,1	0	0,2	0,3	0,6
Lenkgelenke	0,1	1,1	1,8	3,1	7	10
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	0,6	0,7	1,6	3,7	6,4
Motormanagement/AU	0,9	1,5	2	4,6	5,2	6,4
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,5	0,7	1,4
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,3	0,4	0,6	0,4	0,9
Funktion Feststellbremse	0,1	0,2	0,5	0,7	0,6	1,6
Bremsleitungen	0	0	0,3	1,5	6,1	8,4
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	0,9	3,4	4,9	5,4	6,2	7,4

Klassiker aus Frankreich

Der Renault Kangoo zählt zu den stilprägenden Nutzfahrzeugen unserer Zeit. Die abgerundeten Ecken sind sein Erkennungsmerkmal. Sein Name leitet sich vom englischen Wort für Känguru („kangaroo“) ab und er ist ein Beispiel dafür, dass Autos immer größer werden. Die erste Generation im Jahr 1997 war ein kurzes, wendiges Vier-Meter-Auto mit nur 1,66 Metern Breite. Heutzutage ist der Kangoo 1,92 Meter breit und seine kürzeste Ausführung ist fast viereinhalb Meter lang. Dieser Größenzuwachs dürfte auf Kundenwünsche zur gewerblichen Nutzung zurückzuführen sein –

wobei der Franzose auch bei jungen Familien beliebt ist.

Hinten wird's düster

Der Generationswechsel auf Nummer drei hat sich bei der Vorführung zur Hauptuntersuchung bisher nicht ausgezahlt: Nur 70,1 Prozent der Drei- bis Vierjährigen bekommen eine Plakette ohne Mängel. Allen voran die Heckbeleuchtung sowie die Bremsstrommeln und -scheiben stoßen den Prüfern negativ auf. Eine echte Bank ist hingegen der Antriebsstrang, der sich überdurchschnittlich zuverlässig zeigt. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil

Vom knuffigen Design der ersten beiden Kangoo-Generationen ist nichts mehr übrig, die Schwachstellen allerdings sind geblieben. Pluspunkte sammeln die Motoren mit ihrer Langlebigkeit.

Modellpflege

- 1997 Erste Generation
- 2003 Modellpflege
- 2005 Modellpflege
- 2008 Zweite Generation
- 2013 Modellpflege
- 2021 Dritte Generation

STREETSCOOTER B14/B16



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	29	-	-	-
Ohne Mängel	-	66,3	-	-	-
Geringe Mängel	-	5,7	-	-	-
Erhebliche Mängel	-	26,2	-	-	-
Gefährliche Mängel	-	1,9	-	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

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

Das Werk von Professoren

Der Wunsch der Deutschen Post nach einem elektrischen Zustellfahrzeug blieb seitens der etablierten Autohersteller unerfüllt. Daher orientierte man sich in Richtung Aachen, wo an der RWTH an einem möglichst kostengünstigen Elektroauto geforscht und entwickelt wurde. Die StreetScooter GmbH wurde zur Post-Tochter und die Fertigung beschleunigt. In den Hochphasen lag die jährliche Produktionskapazität bei 20.000 Fahrzeugen. Neben den Modellen Work und Work L gibt es auch einen Work XL auf Basis des Ford Transit – der allerdings mit dem traditionellen Streetscooter nichts mehr

zu tun hat. Neben der Post nutzen auch andere Gewerbe die E-Kastenwagen.

Im Schwersteinsatz

Nur zwei Drittel der drei bis vier Jahre alten Streetscooter gelangen ohne Mängel durch die HU. Der tägliche Einsatz knapp an der Beladungsgrenze sowie das ständige Anfahren und Bremsen nahe der Bordsteinkante stellen eine besondere Herausforderung an das Material. Vor allem die Achsaufhängung und die Lenkgelenke leiden überdurchschnittlich oft und auch die Funktion der Feststellbremse ist zu häufig ungenügend. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil

Streetscooter sind Besonderheiten, aber wegen ihrer vergleichsweise eher geringen Reichweite (Work 20 kWh: 101 km, Work 40 kWh: 205 km) teilweise bereits überholt. Heute sind über 23.000 Streetscooter zugelassen.

Modellpflege

- 2016 Modell Work L
- 2017 Modell XL auf Basis Ford Transit
- 2024 Produktionsende in Düren

VOLKSWAGEN CADDY



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	39	70	97	123	145	164
Ohne Mängel	84,6	78	74	65,3	60,1	54,3
Geringe Mängel	7	10	11,8	15,8	15,1	17,2
Erhebliche Mängel	8,4	11,8	14,1	18,6	24,2	27,6
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,1	0,3	0,5	0,8

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,1	2,3	2,9	3,6	4,7	5
Beleuchtung vorn	0,1	0,3	0,4	0,7	1,3	1,7
Beleuchtung hinten	0,5	3	5,4	8,7	8	8,8
Blinker/Warnblinker	0	0,2	0,1	0,3	0,8	1,2
Achsaufhängung	0,2	0,3	1	2,1	5,5	7,6
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,8	1,1	2,2	3,9	5
Antriebswellen	0	0	0	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,1	0	0	0,1	0,2	0,3
Lenkgelenke	0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,5
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,5	2,8	3,9	7	7,1	9
Motormanagement/AU	0,2	0,5	0,8	1,2	1,5	1,8
Auspuffanlage	0	0,1	0,2	1,2	3,6	4,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,5	0,7	0,6	0,4	0,7
Funktion Feststellbremse	0,1	0	0,1	0,2	0,4	0,8
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0	0	0	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	3,3	4,5	5,6	6,1	6,4

Das Maß aller Dinge?

Seit mehr als zwanzig Jahren ist der Caddy das, was er bis heute ist: Ein im polnischen Poznań produziertes leichtes Nutzfahrzeug, das sowohl als Kastenwagen als auch als Hochdachkombi angeboten wird. Früher war er eine Art umgebaute Seat Inca, davor ein kleiner Pick-up auf Basis des Golf I. Die technischen Veränderungen beim Wechsel von der dritten auf die vierte Generation halten sich in Grenzen, sodass einige nur von einem umfangreichen Facelift sprechen. Ein echter Neuaufschlag ist hingegen die aktuelle fünfte Generation, bei der die bisher übliche Starrachse durch eine Verbundlenkerachse ersetzt wurde.

Einen reinen Elektro-Caddy gibt es bisher nicht, der Plug-in-Hybrid kommt auf eine Reichweite von bis zu 121 Kilometern.

Beinahe mit weißer Weste

Den mängelfreien Gebrauchtwagen gibt es nicht, aber der Caddy kommt bei entsprechender Wartung erstaunlich nahe an dieses Prädikat heran. Sechs von zehn Fahrzeugen in der Altersklasse neun bis zehn Jahre rollen ohne Beanstandungen über den Prüfstand. Bei den in die Jahre gekommenen Exemplaren mit Laufleistungen über 160.000 Kilometern machen nur Auspuff- und Bremsanlage von sich reden. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil

Der Spitzenplatz bei den Zulassungen belegt der Caddy nicht ohne Grund. Auch bei der Zuverlässigkeit lässt es sich die Krone nicht nehmen. Beim Blick in die aktuelle Preisliste fällt allerdings auf: Ein Schnäppchen ist der Caddy nicht mehr!

Modellpflege

- 2003 Caddy III, mit Langversion
- 2010 Facelift
- 2015 Caddy IV
- 2020 Caddy V
- 2024 Plug-in-Hybrid-Version

* 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 JUMPER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	47	79	103	133	156	170
Ohne Mängel	73,3	70,4	62,8	55,7	48,2	40,3
Geringe Mängel	9,8	11,6	16	15,9	18,9	21
Erhebliche Mängel	16,5	17,4	20,3	27	31	36,5
Gefährliche Mängel	0,3	0,6	1	1,3	1,9	1,9

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	7,5	6,7	7,3	8,6	12	17,2
Beleuchtung vorn	1,5	0,8	1	1,3	1,2	1,5
Beleuchtung hinten	3,7	3,2	5,3	7,7	12	16,3
Blinker/Warn blinker	2,2	2,4	2,4	4,3	5,9	7,8
Achsaufhängung	0,6	0,4	1,2	3,8	6,5	8,5
Achsfedern/Dämpfung	0,4	1,6	2,7	5,5	8,3	9,8
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3
Lenkanlage	0,2	0,6	0,9	1,3	1,7	2,6
Lenkgelenke	0,4	0,6	0,8	0,6	2,1	2,3
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,1	0,1	0,2	0,6	2,3
Ölverlust Motor/Antrieb	4,8	4,3	8,4	9,9	11,6	19,6
Motormanagement/AU	4	2,4	2,8	4	2,7	4,5
Auspuffanlage	0	0	0,3	0,7	1,2	2,3
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,5	0,9	1,2	1,4
Funktion Feststellbremse	1,4	1,9	2,8	4,7	5	5,2
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,3	0,6
Bremsschläuche	0	0,1	0,2	0,3	0,5	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	1,4	2,1	2,8	3,3	3,7	4,8

Altgedienter Malocher

Der Jumper hat schon gut 30 Jahre auf dem Buckel, es verbindet ihn eine lange gemeinsame Geschichte mit Fiat Ducato und Peugeot Boxer. Er war eines der wenigen frontgetriebenen Modelle in seinem Segment, das ein Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ermöglichte. Mittlerweile hat er bei den Sicherheitssystemen mächtig aufgeholt. Die Ausführung Worker bietet zudem: verstärkte Federung, Unterfahr- und Motorschutz, Schmutzfänger, Grip-Control und Bergabfahrhilfe. Aktuell sind im Angebot drei 2,2-Liter-Dieselmotoren zwischen 120 und 180 PS plus eine 179-PS-Elektrovariante mit 110-kWh-Akku.

Ölige Drohgebärden

So richtig in den Griff bekommt man die seit Langem bekannten Ölundichtigkeiten beim „Sevel“-Van offenbar nicht. Schon der junge Jumper fällt damit auf, bei den Elfjährigen kämpft jeder fünfte Franzose mit Leckagen. Daraus können irgendwann ernsthafte Motorschäden entstehen. Auffälligkeiten bei Achsfedern und Dämpfung sind ebenfalls sorgenvoll zu betrachten. Positiv zuverlässig stechen Antriebswellen und Auspuffanlage hervor. Insgesamt verzeichnet der Jumper ab dem neunten Nutzungsjahr fast zu einem Drittel erhebliche Mängel. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Der 2,2-Liter-HDI ist für hohe Leistungen ausgelegt, hat aber seine dokumentierten Schwächen: Motorölverlust mit entsprechenden Folgen.

Modellpflege
1994 Erste Generation
2002 Neue Motorengeneration
2006 Neue Generation, 17 m³ Nutzvolumen
2016 Facelift, Euro 6 Motoren
2021 Elektro-Jumper
2024 Neue Generation, erstmals Automatik, drei HDI-Motoren

CITROËN JUMPY



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	41	74	107	134	-
Ohne Mängel	80,3	68,7	64,2	48,9	-
Geringe Mängel	10,4	15,9	16,5	24,2	-
Erhebliche Mängel	9,2	15,2	19	25,9	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,3	0,9	-

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

Licht- und Schattenspiel

Die französischen klassischen Eintonner Citroën Jumpy und Peugeot Expert kamen erstmals 1995 auf den Markt, erst zwölf Jahre später folgte die zweite Generation. Schließlich rollte 2016 die dritte Generation zu den Händlern – nicht nur eine vollständige Erneuerung: Die Franzosen verabschiedeten sich vorübergehend vom langjährigen Kooperationspartner Fiat und machten temporär mit Toyota gemeinsame Sache. Aktuell gibt es 1,5- und 2,0-Liter-HDI-Selbstzünder zwischen 120 und 177 PS sowie einen 136 PS starken batterieelektrischen Jumpy mit zwei Batteriegrößen.

Turbolader im Auge behalten

Wo Licht ist, tritt auch Schatten auf: Der im Stellantis-Konzern beheimatete Citroën Jumpy gilt als Modell mit langlebigen Motoren, lässt aber in jüngerer Vergangenheit mit Turbolader-Problemen aufhorchen – nicht erst bei ausufernden Laufleistungen. Bleibt abzuwarten, wie sich der 1,5-Liter-HDI hier künftig schlägt. Insgesamt glänzt der Jumpy mit langer Mängelfreiheit bei Bremsleitungen und -schläuchen. Seine Bremstrommeln hingegen gehören zu den Schwachstellen. Letzteres gilt auch für Ölverlust und Beleuchtung. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Kraftstoffsparend mit Einstiegsdiesel, komfortabel mit Achtstufen-Automatik oder leise surrend als Stromer: Die Jumpy-Angebotspalette ist reichhaltig, den bekannten Schwachstellen kann man mit gezielter Wartung begegnen.

Modellpflege
1995 Modelleinführung
2007 Zweite Generation
2016 Dritte Generation
2020 BEV verfügbar
2023 Modellpflege, neue Front, verbesserte Assistenzsysteme

* 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	11-12
Laufleistung (in Tkm)	51	88	125	151	165	174
Ohne Mängel	73,2	65,4	57,7	53,7	48	41,9
Geringe Mängel	11,1	12,7	15,5	15,8	17,1	17,9
Erhebliche Mängel	15,3	21,2	25,7	29	32,7	37,4
Gefährliche Mängel	0,3	0,6	1,1	1,3	2	2,6

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	4	6,4	9,3	9,8	11,9	18,1
Beleuchtung vorn	1,5	2	1,8	1,7	1,5	1,5
Beleuchtung hinten	4,6	4,4	6,6	8,4	10,4	14,7
Blinker/Warnblinker	2,1	2,8	3,6	4,4	6,1	7,4
Achsaufhängung	0,4	0,8	1,8	4	6,4	9,1
Achsfedern/Dämpfung	0,4	2,1	2,7	5,4	8,5	9,3
Antriebswellen	0	0,2	0,3	0,2	0,4	0,1
Lenkanlage	0,2	0,4	0,7	0,9	1,8	2,4
Lenkgelenke	0,6	1,3	1,1	0,9	1,3	2,7
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,2	0,3	0,4	0,7	2,5
Ölverlust Motor/Antrieb	2,8	5,8	7,8	8,6	9,2	13,9
Motormanagement/AU	2,8	4,2	4,8	4,8	3,8	6,4
Auspuffanlage	0,2	0,2	1,3	3,5	3,6	3,7
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,4	0,7	1	1,2	1,8
Funktion Feststellbremse	1,7	3,2	4	5,5	6,2	8
Bremsleitungen	0	0	0,1	0,2	0,6	0,7
Bremsschläuche	0,1	0,2	0,2	0,4	0,5	0,6
Bremstrommeln/-scheiben	1,5	2,2	3,1	3,9	4,1	4,6

Italienischer Liebling

Im Land, in dem die Zitronenbäume blühen, funkelt auch das Transportergeschäft. Der Fiat Ducato hält nicht nur seit 1982 die Flagge der Reisemobilisten hoch: Nach langjähriger Phase der Zusammenarbeit mit dem PSA-Konzern sind beide 2021 unter Stellantis-Dach geschlüpft. Neben Citroën Jumper und Peugeot Boxer sind nun auch Opel Movano sowie als Gast Toyota Proace Max mit von der Partie. Mittlerweile sind die drei Multijet3-Dieselmotoren mit Leistungen zwischen 120 und 180 PS auf Euro 6e umgestellt. Die Nutzlast liegt bei bis zu rund 1,2 Tonnen. Einen Elektro-Ducato gibt es seit 2021.

Sammelsurium von Mängeln
Die erhofften Segnungen der Stellantis-Epoche im Zusammenhang mit der Modellpflege 2024 wird man abwarten müssen. Fakt ist, dass wie bei den engen Verwandten aus dem gleichen Werk beim Ducato in der zweiten Zyklushälfte nach sechs Jahren mit defekter Beleuchtung, ausgeschlagenen Achsträgern und problematischen Bremskomponenten zu rechnen ist. Und: Erhebliche Mängel treten bereits nach drei Jahren Nutzung auf – bei jedem fünften Ducato ist es ein Sammelsurium aus Defekten rund um Bremsbauteile, Ölverlust und Beleuchtung. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
Zwei Drittel aller Campingfreunde schwören auf den Italiener als Trägerfahrzeug. Der Transporter hat bereits mit dem 120-PS-Selbstzünder einen drehmomentfreudigen und wirtschaftlichen Motor am Start.

Modellpflege
1994 Zweite Generation
2006 Dritte Generation (Typ 250)
2011 Euro 5 Motor und Facelift
2016 Einführung Euro 6 Motor
2021 Vorstellung e-Ducato
2024 Modellpflege

FORD TRANSIT/TOURNEO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	44	77	106	133	153	165
Ohne Mängel	83,2	75,3	66,7	59,8	50,2	36,3
Geringe Mängel	6,8	10,1	13,8	16,6	19,7	22,7
Erhebliche Mängel	9,9	14,4	19,2	23,3	29,3	39,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,3	0,3	0,6	1,3

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,7	3	4	4,4	5,6	9,2
Beleuchtung vorn	1,9	2,3	2,7	2,9	2,1	1,8
Beleuchtung hinten	1,9	4,4	7,5	10,1	16,5	29,1
Blinker/Warnblinker	2,1	3,2	4,2	5,1	4,4	4,3
Achsaufhängung	0,1	0,4	1,1	3,7	7,7	13,3
Achsfedern/Dämpfung	0,2	1,2	2,4	3,1	3,4	4,6
Antriebswellen	0,1	0,2	0,3	0,4	0,8	0,8
Lenkanlage	0,1	0,2	0,9	1,1	1,8	2,5
Lenkgelenke	0,1	0,2	0,4	0,4	1,6	2,9
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	5,4
Ölverlust Motor/Antrieb	1,1	2,3	4,9	5,6	8,2	17,8
Motormanagement/AU	0,7	1,4	2,7	2,7	2,8	5
Auspuffanlage	0	0,1	0,2	1,6	2	1
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,2	0,4	0,6	1,1
Funktion Feststellbremse	0,1	0,1	0,3	0,3	0,7	1,1
Bremsleitungen	0	0,1	1,2	2,4	5,4	10,9
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	2,4	3,3	4,1	5,4	8,7

Weithin geschätzt

Das Lastentier von Ford hat eine abwechslungsreiche Geschichte hinter sich – läuft es doch seit 60 Jahren vom Band. Schier unzählige Varianten stecken hinter dem Kastenwagen, Pritschenwagen und Kleinbus. Weiterhin wird der aktuelle Transit für den europäischen Markt in der Türkei produziert, wahlweise mit Front-, Heck- oder Allradantrieb. Insbesondere für den US-amerikanischen Markt hat Ford als Spitzenmodell einen 200 PS starken 3,2-Liter-Selbstzünder aufgelegt. Mittlerweile decken hierzulande die Zweiliter-Dieselmotoren mit Leistungen zwischen 105 und 165 PS die

meisten Anforderungen zufriedenstellend ab.

Begehrt und problematisch
Längst handelt es sich beim Transit um ein begehrtes Weltauto. Nach fünf Jahren nehmen erhebliche Mängel überdurchschnittlich im Vergleich zu allen Nfz bis 3,5 Tonnen zu, womit jeder fünfte Transit auffällig wird. Nach einem Jahrzehnt steigen Undichtigkeiten sprunghaft an, dann hat bald jeder fünfte Transit massive Probleme damit. Gängige Schwierigkeiten liegen bei der Beleuchtung, den Bremsen und der Achsaufhängung. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
Der Ford Transit gilt als ein echter Konkurrent zu Mercedes Sprinter und VW Crafter. Er ist bekannt als ein robuster Transporter mit wirtschaftlichen Motoren und einer höchsten Nutzlast von 2,5 Tonnen beim 500L4.

Modellpflege
2006 Sechste Generation
2011 Euro 5 Motoren
2014 Siebte Generation
2016 Euro 6 Motoren
2019 Neue Front und Motoren
2022 Erster E-Transit

MAN TGE



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	52	100	-	-	-
Ohne Mängel	79,7	73,2	-	-	-
Geringe Mängel	10,3	14,9	-	-	-
Erhebliche Mängel	9,9	11,7	-	-	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	-	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	1,4	2,9	-	-	-	-
Beleuchtung vorn	0,3	0,4	-	-	-	-
Beleuchtung hinten	4,5	6,5	-	-	-	-
Blinker/Warnblinker	0,6	1	-	-	-	-
Achsaufhängung	0,2	0,2	-	-	-	-
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	-	-	-	-
Antriebswellen	0,1	0,3	-	-	-	-
Lenkanlage	0	0,1	-	-	-	-
Lenkgelenke	0	0,3	-	-	-	-
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,5	-	-	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	3,1	5,5	-	-	-	-
Motormanagement/AU	1	1,7	-	-	-	-
Auspuffanlage	0	0,2	-	-	-	-
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	-	-	-	-
Funktion Feststellbremse	0	0,2	-	-	-	-
Bremsleitungen	0	0,1	-	-	-	-
Bremsschläuche	0	0,1	-	-	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	0,2	1	-	-	-	-

VW-Konzern lässt grüßen

Die Wurzeln des MAN TGE liegen im VW Crafter II. Im Jahr 2017 konnte MAN damit sein Nutzfahrzeugprogramm nach unten erweitern. Seitdem wird der Transporter wie der VW-Verwandte im polnischen Werk Września gebaut. Unterscheiden lässt er sich in erster Linie äußerlich durch typisches „Badge-Engineering“, also mit MAN-Logo an der Kühlermaske, die nur eine Querstrebe besitzt, und am Heck. Aktuell sind drei 2-Liter-Vierzylinder-Dieselmotoren mit Direktinspritzung im Angebot: 140, 163 oder 177 PS. Wie bei MAN üblich stehen die PS-Zahlen als Typenbezeichnung am vorde-

ren Kotflügel. Heck-, Front- oder Allradantrieb ist wählbar – Kombinationen mit Sechsgangschaltung oder Achtstufen-Automatik. Die Elektrovariante ist gegenwärtig nicht mehr erhältlich.

Jungspund mit Auffälligkeiten
Wahrlich keine Kleinigkeit: Über die letzten Jahre seit Einführung lässt sich feststellen, dass die Beleuchtung hinten eine deutliche Schwachstelle markiert. Obendrein fällt jeder zwanzigste Prüfling bei der Hauptuntersuchung durch Ölverlust bei Motor und Antrieb auf – wohlge-merkt: nach drei Jahren. ■■■

Praxis-Urteil verkehrs RUNDschau Profi-Test
Der TGE hat seinen Platz gefunden und kann auf Angebotsvielfalt setzen. MAN-Außendienstmitarbeiter organisieren den Vertrieb, bei Reparaturbedarf steht das MAN-Werkstattnetz zur Verfügung.

Modellpflege
2017 Einführung von vier Radständen, vier Leistungsvarianten, Allrad, Front- wie Heckantrieb
2018 e-TGE als BEV
2019 Telematik, Wohnmobil
2024 Modellpflege

* Unter Umständen können bestimmte Altersklassen ohne Auswertung bleiben. Gründe können z. B. Modell-einführungen 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	11-12
Laufleistung (in Tkm)	48	97	139	170	195	211
Ohne Mängel	79,9	72,2	64,1	57,5	49,3	41,1
Geringe Mängel	7,4	9,9	12,8	15,9	18,8	21,4
Erhebliche Mängel	12,5	17,3	22,4	25,7	30,6	35,5
Gefährliche Mängel	0,2	0,6	0,6	0,9	1,3	1,9

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,1	3,5	5,4	5,9	5,9	8,2
Beleuchtung vorn	0,5	0,6	1	1,6	2,1	1,8
Beleuchtung hinten	3,5	5,1	8,7	11,1	13	15,5
Blinker/Warn blinker	1	1,8	3,3	4,6	5,4	7,2
Achsaufhängung	0,3	0,7	1,9	2,9	4,1	6,2
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,2	0,7	1,4	2,5	3,9
Antriebswellen	0,2	0,2	0,1	0	0	0,1
Lenkanlage	0	0,1	0,4	0,8	1,1	2
Lenkgelenke	0,2	1,3	2,4	2,9	5,9	8,7
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,9
Ölverlust Motor/Antrieb	0,8	1,4	3	6,1	12,7	19,2
Motormanagement/AU	1	1,8	3,7	4	3,5	6,5
Auspuffanlage	0,1	0,3	0,7	1,8	3,4	4,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,3	0,3	0,5	0,7	0,8
Funktion Feststellbremse	1,2	2,5	2,9	3,8	5,4	6,3
Bremsleitungen	0	0,1	0,8	4,1	8,6	10,5
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	2	3,9	4,2	3,7	4,3	5

Stramme Führungsrolle

Mehr Aufmerksamkeit wird kaum einem Fahrzeug zuteil, da man gemeinhin von der Sprinter-Klasse spricht – und dies ziemlich rasch nach der Einführung der ersten Generation 1996. Der Aufstieg bescherte auch VW Erfolg, da von Anbeginn bis 2016 leicht verändert und mit anderen Motoren der VW LT2 und ab 2006 der Crafter als enger Verwandter produziert wurden. Auch die dritte Sprinter-Generation läuft seit 2018 in geschlossenen Karosserievarianten (Kastenwagen/Kombi) in Düsseldorf vom Band, während die offenen Baureihen (Fahrerhaus/Doppelkabine) aus Ludwigsfelde kommen. Vorderradantrieb kam als

Option bei der dritten Generation für kleinere Längen, Motorisierungen und Zuladungen hinzu. Der Elektro-Sprinter wurde 2020 aufgelegt.

Das verflixte zehnte Jahr

Die Vorreiterrolle zu übernehmen ist nicht leicht. Noch schwieriger ist es, sie zu behalten. Nicht ganz die Hälfte der Sprinter erreicht nach zehn Jahren das Prädikat mangelfrei; ein Drittel dagegen hat erhebliche Mängel. Eine besonders kritische Betrachtung muss sich der Namensgeber der Klasse gefallen lassen. Auffällig sind Ölverlust, Beleuchtung und Bremsen. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Ausstattung und Zuverlässigkeit gelten beim Sprinter als wesentliches Gut. Aber die Konkurrenz schläft nicht – und ist fallweise größer oder günstiger.

Modellpflege
1996 Erste Generation
2000 Facelift, neue Motoren
2006 Zweite Generation
2009 Euro 5 Motoren
2013 Modellpflege
2018 Dritte Generation
2020 Elektro-Sprinter

MERCEDES-BENZ VITO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	46	83	125	161	187	201
Ohne Mängel	81,8	74,6	70,8	60,4	51,9	46,4
Geringe Mängel	6	8,5	9,8	14,7	16,4	16,8
Erhebliche Mängel	11,9	16,3	18,9	24,1	30,1	34,6
Gefährliche Mängel	0,3	0,6	0,4	0,8	1,6	2,1

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,5	5,3	5,4	5,7	7,5	9,2
Beleuchtung vorn	0,6	0,6	0,7	1,1	1,8	3
Beleuchtung hinten	1,4	2,7	3,3	4,1	8,6	11,8
Blinker/Warn blinker	0,2	0,4	0,3	0,5	2,5	4,9
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,7	2,1	7,4	10,1
Achsfedern/Dämpfung	0,5	1,5	3,2	5	3,2	3,7
Antriebswellen	0,1	0,1	0	0	0,1	0,1
Lenkanlage	0	0,1	0	0,1	0,5	1,1
Lenkgelenke	0	0	0,1	0,2	0,6	0,8
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,7	2	2	6,9	8,7	9,4
Motormanagement/AU	0,5	1,3	2,2	2,5	2,8	4,1
Auspuffanlage	0	0,1	0,5	1,1	4,4	5,9
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,4	0,3	0,6	1,5
Funktion Feststellbremse	1,1	1,9	2,5	3,7	6,1	7,1
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,1	1,4
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,2	0,4	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	1,4	2,9	3,4	5,1	4,6	5

Dem VW-Bus Paroli bieten

Mercedes-Benz ließ 1996 in Spanien die erste Generation von Vito (Transporter) und V-Klasse vom Band rollen, einen Kleinbus als Alternative zum VW-Bus. Qualitätsprobleme, vor allem Rost, machten die Runde, wurden aber mit der zweiten Generation 2003 ausgeräumt. Funktionale Lösungen und stabile Materialien sorgen auch bei der dritten Generation ab 2014 für ein Weiterkommen des mittelgroßen Transporters. Es gibt ihn immer noch aus Spanien und in den drei Ausführungen als Tourer, Mixto und Kastenwagen. Bei den Antrieben stehen aktuell Selbstzünder mit Leistungen zwischen

102 und 237 PS bereit sowie ein E-Vito mit stark erhöhter Reichweite auf 480 Kilometer.

Zunehmend lernfähig

Die Schokoladenseite liegt beim Vito in den Bremsleitungen und Bremsschläuchen. Aber auch Antriebswellen und die Lenkanlage können sich weithin sehen lassen. Stabil gefestigt hat sich zudem der Rückgang des Schmiermittelverlusts am Motor und Antrieb. Ausreißer sind die Beleuchtung – insbesondere hinten – und die Achsaufhängung bei den älteren Modellen. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Je nach Anforderung kann der Eintonner mit Ladekapazität oder bis zu neun Plätzen punkten; solides Flottenfahrzeug. Mercedes-typisch wurden bei der neuesten Modellpflege noch mal Assistenzsysteme draufgesetzt.

Modellpflege
1996 Erste Generation
2003 Neues Modell, HWD/4WD
2014 Dritte Generation
2018 Modellpflege
2024 Modellpflege, eVito
2025 Modellpflege, neue FAS

MERCEDES-BENZ VIANO



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	-	91	105	135	162
Ohne Mängel	-	73,2	64,9	57,6	50,6
Geringe Mängel	-	9,3	14,2	17	20,5
Erhebliche Mängel	-	17,1	20,4	24,4	27,5
Gefährliche Mängel	-	0,3	0,5	1	1,3

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Abblendlicht	-	5	5,4	6,8	7,4
Beleuchtung vorn	-	0,4	0,4	0,8	0,6
Beleuchtung hinten	-	2,2	3,4	4,5	9
Blinker/Warn blinker	-	0,3	0,4	0,4	0,9
Achsaufhängung	-	0,3	0,7	1,8	2,1
Achsfedern/Dämpfung	-	1,8	2,3	3,5	2,9
Antriebswellen	-	0	0,1	0	0,2
Lenkanlage	-	0,1	0,1	0,1	0,3
Lenkgelenke	-	0,1	0,1	0,1	0,2
Rost/Riss/Bruch	-	0,1	0,1	0,1	0,2
Ölverlust Motor/Antrieb	-	2,4	8,7	11,4	13,3
Motormanagement/AU	-	2,5	3,7	4,8	6,1
Auspuffanlage	-	0,1	0,3	0,4	0,7
Funktion Betriebsbremsanlage	-	0,3	0,4	0,5	1,2
Funktion Feststellbremse	-	2,1	2,7	3,7	4,8
Bremsleitungen	-	0	0	0	0
Bremsschläuche	-	0,2	0,1	0,4	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	-	3,4	5,5	5,7	6,2

Mit Limousinen-Komfort

Inzwischen wundert es niemanden, wenn man in einem Fahrzeug vorfährt, das aussieht wie ein Kleinbus, aber innen Limousinen-Komfort bietet: Das war 2003 noch keine Selbstverständlichkeit. Geräumigkeit gehörte beim Hecktriebler Viano, der Van-Variante des Vito, zum guten Ton. Das Gefährt war in der kompakten Version – es gab auch längere – gerade mal 4,77 Meter lang. Fahrwerksanpassungen und verbesserte Geräuschdämmung wurden im Laufe der Zeit durchgeführt, Vier- und Sechszylinder-Triebwerke nach dem Otto- oder Dieselpinzip gehörten zum guten Ton. Ab 2014 endete das Kapitel

Viano und ging in die V-Klasse über.

Er hat die Nase vorn

Anfänglich gehörten Undichtigkeiten an Motor und Getriebe zu den Problemzonen. Mehr als jeder Zehnte hatte Ölfeuchte-Auffälligkeiten, was Mercedes aber schließlich in den Griff bekam. Im Vergleich zum Vito schneidet der Viano über die Nutzungsdauer in allen Mängel-Disziplinen einen Tick besser ab, wahrscheinlich wegen weniger robuster Nutzung: Der Hälfte der Van-Modelle wurde nach zehn Jahren noch Mängelfreiheit attestiert. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Sowohl Vito als auch Viano haben sich als Vorläufer der V-Klasse einen guten Ruf erworben. Eine gewisse Robustheit mit alltagstauglichen Fähigkeiten stand über die Nutzungsdauer hinweg nicht infrage.

Modellpflege
2003 Modelleinführung Viano
2005 Viano wird „Van of the Year“
2010 Modellpflege, Bugpartie, Motoren
2014 Große Modellpflege der V-Klasse und Ende des Viano

* 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 MOVANO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	74	107	133	147	171
Ohne Mängel	76,9	68,8	60,7	51,5	49,8	41,9
Geringe Mängel	10,1	12,1	15,6	17,3	17,4	20,8
Erhebliche Mängel	12,6	16,5	19	22,8	24,6	29
Gefährliche Mängel**	0,4	2,6	4,7	8,3	8	8,2

** Grund für die hohen Werte bei den gefährlichen Mängeln sind defekte Lenkschlösser, die mit Zündschlüssel (auf Stellung 0) einrasten.

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,6	5,3	5,6	7,1	7,7	7,4
Beleuchtung vorn	0,5	0,7	1,4	1,2	0,9	1,2
Beleuchtung hinten	2,9	6,8	12,5	16,8	16,6	22,7
Blinker/Warnblinker	1,8	2,2	3,8	5,4	4,8	8,6
Achsaufhängung	0,2	1	2	2,3	3,5	5,9
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,5	0,6	0,8	2,2	4,7
Antriebswellen	0,1	0,1	0	0,1	0,1	0,8
Lenkanlage	0,1	0,1	0,2	0,6	0,8	1,3
Lenkgelenke	0,3	0,2	0,3	1	1,4	1,1
Rost/Riss/Bruch	0	0,2	0,2	0,3	0,3	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	3,8	3,7	3,6	5,5	8,2
Motormanagement/AU	2,7	3,2	2,9	3,8	4,9	4,3
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,6
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,4	0,9	1,2	2,2	1,5
Funktion Feststellbremse	0,1	0,3	0,7	1,8	3	2,7
Bremsleitungen	0	0	0,8	1,5	4	7,1
Bremsschläuche	0,1	0,3	0,5	0,5	0,4	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1,4	2,3	2,8	3,7	5,1	5,1

Stallwechsel vor vier Jahren

1998 stieg Opel ins Transportergeschäft mit dem Movano (Kunstwort von move, englisch „bewegen“) in der Klasse oberhalb der Eintonner ein. Die Rüsselsheimer gingen dazu eine Kooperation mit Renault ein, was dazu führte, dass nicht nur weitgehende Baugleichheit mit dem Master bestand. Auch der Nissan-Allianzpartner verkaufte einen Renault-Ableger unter der Bezeichnung NV400. Eine Generation weiter endete die Zusammenarbeit im Jahr 2021, weil Opel inzwischen im Stellantis-Konzern mit Fiat Ducato & Co verbunden war.

Kontinuierliche Mängelliste

In den letzten vier Jahren gleicht der Opel Movano also den Modellen Fiat Ducato, Citroën Jumper und Peugeot Boxer sowie dem Proace Max vom Kooperationspartner Toyota. Betrachtet man die langjährige Mängelliste, ergibt sich durch den Stallwechsel von Renault zu Stellantis kein gravierender Sprung bei einzelnen Punkten – weder nach vorn noch nach hinten. Immerhin: Über drei Viertel passieren die erste Prüfung nach zwei Jahren ohne Mängel. Das schafft nach acht Jahren nur noch die Hälfte. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Der Movano ist vielfältig – unter anderem mit drei Antriebsmöglichkeiten: Mit den bewährten Dieselmotoren aus dem Stellantis-Konzern, seit 2021 vollelektrisch als Movano-e und kurzzeitig (2024) auch mit wasserstoffbetriebener Brennstoffzelle.

Modellpflege

- 1998 Movano A
- 2006 Erstes Facelift, neue Motoren
- 2010 Facelift, neuer Euro 5 Motor
- 2014 Modellpflege
- 2021 Movano C (Stellantis-Basis)

OPEL VIVARO



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	36	81	98	132	159	174
Ohne Mängel	79	68,4	64,2	54	46,6	37,8
Geringe Mängel	9,8	8,7	10,5	11,7	11,8	13,8
Erhebliche Mängel	11,1	22,4	24,9	33,4	39,4	44,9
Gefährliche Mängel	0,2	0,5	0,4	0,9	2	3,1

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,9	4,8	5,1	4,8	7,4	10,7
Beleuchtung vorn	2,2	4,4	4,4	4,8	3,8	1,9
Beleuchtung hinten	4,7	5,1	7,6	12,5	16,9	19,8
Blinker/Warnblinker	0,1	0,7	0,8	1,2	3,1	4,2
Achsaufhängung	0,1	5,1	7,2	9	9,9	13,4
Achsfedern/Dämpfung	0,1	2,4	1,5	4,7	3,5	3,8
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0,2
Lenkanlage	0	0,1	0,2	0,3	1,1	1,8
Lenkgelenke	0,1	1,9	3,2	11,1	16,8	15,9
Rost/Riss/Bruch	0,6	0	0,2	0,2	0,4	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	2,6	4,2	5,5	5,8	6,1	9,9
Motormanagement/AU	0,9	2,5	5,7	5,5	6,1	6,9
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,9	0,7	0,3	1
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,5	0,8	1	1,9
Funktion Feststellbremse	0,1	0,2	0,3	0,5	2,2	4,8
Bremsleitungen	0	0	0	0,2	4	10,7
Bremsschläuche	0	0,1	0,2	0,5	0,8	1,6
Bremstrommeln/-scheiben	2,1	5	4,7	6,7	8,1	9,5

Jetzt bei Stellantis

Der Vivaro kam 2001 als Nachfolger des inzwischen fast vergessenen Opel Arena auf den Markt. Wie jener war er ein Abbild des Renault Trafic – ebenso die nächste Generation, der Vivaro B (2014 bis 2019). Seine recht kurze Bauzeit erklärt sich aus der Tatsache, dass Opel von PSA übernommen wurde (heute Stellantis). Die Zusammenarbeit mit dem Konkurrenten Renault wurde damit beendet. Der Vivaro C ist jetzt Partnermodell von Peugeot Expert, Fiat Scudo, Citroën Jumpy sowie Toyota Proace und wird wie jene lediglich mit geänderter Bugpartie im nordfranzösischen Transporterwerk Hor-

dain gebaut. Die Kleinbus-Variante heißt jetzt Opel Zafira.

Frühere Hauptmängel gemindert

Die früheren Hauptmängel hintere Beleuchtung, Achsaufhängung und Bremsanlage insgesamt können seit dem Übergang in den Stellantis-Konzern nicht mehr in dieser Höhe festgestellt werden. Die letzten sechs Jahrgänge zeigen deutlich bessere Ergebnisse. Nach wie vor ein Problem: Über dem Durchschnitt aller geprüften leichten Fahrzeuge liegen Beleuchtung hinten, Achsaufhängung und Lenkgelenke. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Seit der Übernahme durch PSA beziehungsweise durch das Aufgehen in den Stellantis-Konzern ist der als Fronttriebler angebotene Vivaro jetzt auch mit Allrad lieferbar.

Modellpflege

- 2001 Vivaro A auf Renault-Basis
- 2006 Modellpflege
- 2014 Vivaro B auf Renault-Basis
- 2019 Vivaro C auf PSA-Basis
- 2020 Vivaro-e
- 2020 Vivaro-e mit Fuel-Cell
- 2025 Ende H₂-Version

PEUGEOT BOXER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	80	108	137	164	165
Ohne Mängel	74	68,3	59,8	53,7	44,8	39,1
Geringe Mängel	10,3	12	16,4	17,8	19,3	17,6
Erhebliche Mängel	15,4	19,3	22,7	26,9	33,9	40,6
Gefährliche Mängel	0,3	0,4	1	1,4	1,5	2,4

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	6,8	8,1	8,2	8,8	12,4	20,1
Beleuchtung vorn	1,2	0,9	0,9	0,9	1,3	2,1
Beleuchtung hinten	3,2	3,5	5,5	7,6	11,5	16,3
Blinker/Warnblinker	2,2	2,8	3	4,1	6,4	8,5
Achsaufhängung	0,3	0,3	1,5	3,7	7,1	8,2
Achsfedern/Dämpfung	0,4	1,7	3,7	6,4	10,1	11,7
Antriebswellen	0	0,1	0,2	0,3	0,5	0,1
Lenkanlage	0,1	0,7	1,1	0,9	1,9	2,3
Lenkgelenke	0,3	1,1	0,8	0,7	2,2	2,4
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,1	0,2	0,2	0,7	2,2
Ölverlust Motor/Antrieb	3,5	5,2	10,2	12,2	12,7	19,3
Motormanagement/AU	2,9	2,5	3,1	3,7	3,1	6,9
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,3	0,5	0,9	2,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,5	1,1	1,4	1,1
Funktion Feststellbremse	1,6	2,5	3,9	4,8	6,2	7,6
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,5	0,8
Bremsschläuche	0	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	1,3	2,2	3	2,9	5,1	4,4

Ducato-Zwilling

Seit 1982 rollt der Peugeot Boxer unter anderem als Derivat des Fiat Ducato von den Bändern des Werks Sevel-Sud in Italien. Interessant, mit einem anderen sportlichen Namen in der Sprinter-Klasse anzutreten! Seit 2006 baut man die Serie III, die vielfach modellgepflegt wurde, das bisher letzte Mal 2024. So wurden die Dieselmotoren verschärften Abgasnormen angepasst und elektronische Fahrhilfen und Sicherheitssysteme eingebaut. Zeitweise gab es auch einen bivalenten Ottomotor, der mit Erdgas und Benzin betrieben wurde. Allradantrieb kommt vom elsässischen Spezialisten Dangel.

Augen auf beim Gebrauchtkauf

Da der Peugeot Boxer dem Fiat Ducato technisch gleicht, sind auch die Schwerpunkte bei den Mängeln dieselben. Vor allem bei Exemplaren, die älter als sechs Jahre sind, muss das Augenmerk vor dem Kauf eines Gebrauchten besonders auf folgende Teile gerichtet werden: Beleuchtung, Achsträger und alle Teile der Bremsanlagen. Jeder zehnte Boxer zeigt Ölverluste an den Aggregaten. Und: Erhebliche Mängel treten bei jedem fünften Boxer schon nach drei bis vier Jahren auf. Von guter Qualität sind Antriebswellen und Bremsleitungen. ■■■

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil
Obwohl baugleich mit dem Fiat Ducato, hat der Peugeot Boxer nie dessen Bekanntheitsgrad und Stückzahlen erreichen können. Ob sich das unter dem gemeinsamen Stellantis-Pro-Dach ändert, bleibt abzuwarten.

Modellpflege

- 1994 Zweite Generation
- 2002 Modellpflege, neue Motoren
- 2006 Dritte Generation
- 2011 Modellpflege
- 2020 Elektro-Boxer
- 2024 Modellpflege

PEUGEOT EXPERT



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	47	77	105	-	-
Ohne Mängel	73,6	65,7	59,6	-	-
Geringe Mängel	14,3	15,5	18,3	-	-
Erhebliche Mängel	12	18,6	22	-	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	-	-

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

Das Mittelding

Expert heißt das mittlere Modell des Angebots leichter Nutzfahrzeuge von Peugeot. War die erste Generation noch eine Ableitung der Eurovan-Großraumlimousinen, so wurde die zweite Generation (2007–2016) verlängert und in einen Transporter/Kleinbus verwandelt, der mit zwei Radständen in der Eintonnerklasse mitmischte. Dabei blieb es auch in der dritten Generation, in der die Ausführung für den Personentransport Traveller genannt wurde. Seit 2020 gibt es einen batterieelektrischen Expert, seit 2021 ein Modell mit Wasserstoffantrieb.

Mit mehreren Anläufen

Rückleuchten, Ölverlust, Bremsstrommeln und -scheiben, Abblendlicht – das sind in dieser Reihenfolge die größten Posten auf der Mängelliste nach sechs Jahren. Tadellos sind bis dahin Lenkgelenke, Bremschläuche und -leitungen. Nach zwei Jahren und durchschnittlich 47.000 Kilometern Laufleistung sind nur drei von vier geprüften Experts ohne Mängel. Die begehrte Plakette musste jedem achten Exemplar verweigert werden, bei den fünf- bis sechsjährigen Fahrzeugen fast jedem vierten.

RENAULT MASTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	48	81	108	135	157	179
Ohne Mängel	77,1	69,7	59,9	52,4	48,8	41,8
Geringe Mängel	10,1	13,5	15,6	19,1	19,3	21,7
Erhebliche Mängel	12,5	15	20,2	21,7	24,7	28,8
Gefährliche Mängel**	0,3	1,7	4,2	6,8	7,1	7,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,5	4,8	7	7,3	7,3	9,3
Beleuchtung vorn	0,6	0,7	1,2	0,7	0,6	0,8
Beleuchtung hinten	3,6	6,6	13,5	16,9	19,8	22,9
Blinker/Warn blinker	1,7	2,7	3,6	5,4	5,7	9
Achsaufhängung	0,5	1	1,8	3,1	3	6,1
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,5	0,6	1,2	1,7	4,3
Antriebswellen	0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,6
Lenkanlage	0	0,1	0,4	0,6	1,1	1,4
Lenkgelenke	0	0,2	0,2	1,2	1,2	1,4
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,7
Ölverlust Motor/Antrieb	1,5	3,9	4,2	5,4	6,9	9,5
Motormanagement/AU	2,2	3,5	3,3	4,5	4,7	3,9
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,4	0,9	1	1,5	2,2
Funktion Feststellbremse	0,2	0,3	1	1	2,7	2,5
Bremsleitungen	0	0,1	0,7	1,5	3,2	6,7
Bremsschläuche	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5
Bremstrommeln/-scheiben	1,3	1,8	3,6	4,1	4,1	4,7

In vierter Generation

Der seit 1980 über drei Millionen Mal im lothringischen Werk Batilly mittlerweile in vierter Generation gebaute Renault Master hat in Deutschland viele Konkurrenten in der sogenannten Sprinter-Klasse. Mit zweien von ihnen ist er technisch und äußerlich verwandt – mit dem Opel Movano, der zwanzig Jahre lang bis 2021 seine technische Basis nutzte, und mit dem Nissan NV400/Interstar aus der Allianz mit dem japanischen Hersteller. In der zweiten und vierten Generation gewann der Master 1998 und 2025 den Titel „Van of the Year“.

Mängel über Durchschnitt

Über alle Baujahre liegt der Renault Master in den allgemeinen Mängellisten merklich über dem Durchschnitt aller Transporter. Besondere Schwachpunkte sind die Beleuchtung hinten, das Abblendlicht sowie der Ölverlust von Motor und Getriebe. Die Auspuffanlage überzeugt durch langjährige Haltbarkeit, ebenso Antriebswellen und Bremsleitungen. Bei geprüften Exemplaren, die älter als acht Jahre sind, klemmt es bei der Feststellbremse. Am Thema Achsaufhängung hat man vor vier Jahren erfolgreich gearbeitet.

** Grund für die hohen Werte bei den gefährlichen Mängeln sind defekte Lenkschlösser, die mit Zündschlüssel (auf Stellung 0) einrasten.

RENAULT TRAFIC



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	47	69	97	125	157	168
Ohne Mängel	79,2	71,2	63,1	55,7	47,3	39,1
Geringe Mängel	7,2	8,6	10,7	11,9	12,2	14,4
Erhebliche Mängel	13,4	19,7	25,8	32	38,9	43,5
Gefährliche Mängel	0,2	0,3	0,5	0,4	1,5	2,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,6	3,4	3,6	5,2	7,2	10,7
Beleuchtung vorn	1,6	2	2	2,3	2	1,5
Beleuchtung hinten	4,1	5,6	9,4	13,5	18,1	18,5
Blinker/Warn blinker	0,1	0,7	1	1,3	3,5	3,9
Achsaufhängung	0,5	3,5	7,5	9,8	12,4	12,4
Achsfedern/Dämpfung	0,7	1,5	2,8	5,1	4,2	2,4
Antriebswellen	0	0,1	0	0	0,1	0,3
Lenkanlage	0	0	0,1	0,3	1,1	1,2
Lenkgelenke	0,5	2,3	4,8	10,5	15,7	15,3
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	2,7	4,1	5,5	7,4	11,4
Motormanagement/AU	2,4	4	6,1	6,1	5,7	5
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,5	0,5	0,7	0,9
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,7	0,9	0,8	1,1	1,3
Funktion Feststellbremse	0	0,3	0,3	0,3	2,5	5,4
Bremsleitungen	0	0	0	0	2,7	8,6
Bremsschläuche	0,1	0,2	0,2	0,5	0,6	1,1
Bremstrommeln/-scheiben	2,1	4,6	5,3	7,3	8,6	10

Weit gestreut

Renault hat eine lange Transporter-Tradition. Die „Estafette“ spielt auf ihrem Heimatmarkt eine ähnliche Rolle wie bei uns der VT T1/T2/T3. Der Nachfolger Trafic ist inzwischen auch schon 45 Jahre auf dem Markt und besitzt seit 2001 dank behutsamer Modellpflege einen hohen Wiedererkennungswert. Die damalige Kuppel über dem Fahrerhaus ist inzwischen wieder geglättet. Wegen der Zusammenarbeit mit Opel/GM wurde er zeitweise in Großbritannien als Opel Vivaro gebaut. Allianz-Partner Nissan verkaufte ihn baugleich als Primastar, von 2016 bis 2021 kooperierte man mit Fiat, wo das Modell Talento hieß.

Fürst der Finsternis

Auffällig bei der Problembetrachtung des Renault Trafic ist ein Sprung zwischen den Jahren vier und fünf, wenn die gefährlichen Mängel deutlich zunehmen und die Mängelfreiheit abnimmt. Bei der Beleuchtung greift mit den Jahren zunehmend der Fürst der Finsternis um sich – fast jeder fünfte Trafic über zehn Jahre zeigte Störungen bei den hinteren Leuchten, beim Abblendlicht war es jeder zehnte. Auch Ölverlust und Achsaufhängung liegen im zweistelligen Bereich. Stabil bis ins höhere Alter sind Antriebswellen und Lenkanlage.

verkehrs RUNDschau **Profi-Test**

Praxis-Urteil
Bei der Hauptuntersuchung nicht geprüft, aber beruhigend: Beim Crashtest Euro NCAP erreichten alle Ausführungen der Baureihe fünf Sterne.

Modellpflege
1995 Erste Generation
2007 Zweite Generation
2016 Dritte Generation
2020 Einführung E-Antrieb
2021 Expert mit H₂-Antrieb
2024 Modellpflege
2025 Einstellung H₂-Antrieb

verkehrs RUNDschau **Profi-Test**

Praxis-Urteil
Der Master ist mit Vorder- und Hinterradantrieb erhältlich. Zu den Dieselmotoren haben sich inzwischen E-Antriebe mit hoher Reichweite und temporär eine Brennstoffzelle gesellt.

Modellpflege
2010 Dritte Generation
2014 Erstes Facelift
2018 Master Z.E. mit Elektroantrieb
2015 Zweites Facelift, unter anderem mit Seitenwind-Assistent
2024 Vierte Generation

verkehrs RUNDschau **Profi-Test**

Praxis-Urteil
Es gibt den Trafic als Kasten, Doppelkabine und Fahrgestell mit Antriebsstrang. Zur Wahl stehen vier Dieselmotorisierungen sowie E-Antrieb. Der große Qualitätsschub nach vorn steht noch bevor.

Modellpflege
1980 Modelleinführung Trafic
2001 Einführung Trafic 2
2006 Modellpflege, Bug & Motor
2014 Einführung Trafic 3
2019 Modellpflege, Bug & Motor
2023 Trafic E-Tech

* 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.

TOYOTA PROACE



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	41	68	95	-	-
Ohne Mängel	77,8	69,8	64,9	-	-
Geringe Mängel	11,8	15,6	14,8	-	-
Erhebliche Mängel	10,3	14,4	19,7	-	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,6	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

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

Eigentlich ein Franzose

Hersteller Toyota, der lange Jahre eigene Transporter nach Europa exportierte, schloss im vergangenen Jahrzehnt einen Vertrag mit dem französischen PSA-Konzern (heute Teil von Stellantis). In dessen nordfranzösischem Werk liefern baugleiche Schwestermodelle vom Band („Badge-Engineering“). In der Eintonner-Klasse ist dies der Toyota Proace, der – von der eigenen Bugpartie abgesehen – seinen Geschwistern Citroën Jumpy, Opel Vivaro, Peugeot Expert und Fiat Scudo gleicht. Die Kleinbusse haben eigene Namen, der von Toyota heißt Proace Verso.

Schwächen der Schwestern

Der Proace Verso 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 Profi-Test

Praxis-Urteil

Nach sechs Jahren und durchschnittlich fast 100.000 Kilometern Laufleistung waren zwei Drittel ohne Mängel, jeder fünfte Proace zeigte erhebliche Mängel. Das liegt so ungefähr auf dem Durchschnittslevel aller leichten Nutzfahrzeuge.

Modellpflege

2016 Markteinführung
2020 Vorstellung der batterieelektrischen Version mit Opel-Technik
2024 Modellpflege mit geänderter Bugpartie

VOLKSWAGEN TRANSPORTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	42	81	110	136	150	177
Ohne Mängel	84,8	77	73,7	66,9	56,6	51,8
Geringe Mängel	6,1	10	12	13,2	13,7	15,9
Erhebliche Mängel	9	12,8	14,1	19,6	28,9	31,3
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,2	0,3	0,6	0,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	1,8	2,3	2,7	3,7	4,9	5,9
Beleuchtung vorn	0,4	0,5	0,7	1,1	2,8	2,8
Beleuchtung hinten	2,3	4,5	6,5	9,4	15,2	18,2
Blinker/Warnblinker	0,1	0,3	0,3	0,6	1,3	2,2
Achsaufhängung	1,2	0,5	1	2,5	5,7	6,2
Achsfedern/Dämpfung	0,5	1,5	2,3	3,9	5,9	6,2
Antriebswellen	0	0	0,1	0,1	0,1	0,3
Lenkanlage	0	0,1	0,3	0,3	0,4	0,5
Lenkgelenke	0	0,3	0,2	1,8	5,3	6,2
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,2	0,7	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	0,4	3,6	5	4,8	3,8	4,3
Motormanagement/AU	0,6	0,9	1,5	1,8	2,3	2,4
Auspuffanlage	0	0,2	0,3	1,3	6,1	8
Funktion Betriebsbremsanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5
Funktion Feststellbremse	0	0	0,1	0,2	0,4	0,7
Bremsleitungen	0	0	0	0,2	0,7	0,6
Bremschläuche	0	0	0,1	0,2	0,4	0,5
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	1,5	1,8	2,9	4,3	4,1

Die rollende Legende

Man nennt ihn liebevoll Bulli. Er hat seit 1950 dazu beigetragen, das deutsche Wirtschaftswunder durch zuverlässige Beförderung von Mensch und Material in Bewegung zu bringen. Seit Mitte 2024 wurde die T7 genannte Generation aufgespalten: Der T7 Multivan fährt weiterhin mit VW-Technik, während die Transporter die Technik des Ford Transit Custom nutzen und im türkischen Ford-Werk Otosan gebaut werden.

Er kommt jetzt von Ford

Die Qualität des VW Transporter ist legendär und von keinem Mitbewerber je

erreicht worden – auch nicht von Mercedes. Volkswagen lässt sich diesen Ruf gut bezahlen, kann aber auch mit hohen Restwerten punkten. Nach einer durchschnittlichen Laufleistung von 177.000 Kilometern kommen mehr als die Hälfte der Prüflinge nach elf bis zwölf Jahren mängelfrei durch. Ein Schwachpunkt über alle Baujahre ist die Beleuchtung hinten. Auch die Beanstandungen der Lenkgelenke liegen über dem Durchschnitt. Man darf gespannt sein auf die Ergebnisse im TÜV-Report 2027: Dann werden erstmals Ford-Technik und -Verarbeitung beurteilt.

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil

Den VW Transporter gibt es mit Front- und Allradantrieb, drei Dachhöhen, als Kastenwagen, Kombi, Doppelkabine und Fahrgestell für Aufbauhersteller.

Modellpflege

2003 Markteinführung T5
2009 Modellpflege, neuer 2.0-TDI
2015 Markteinführung T6
2019 Facelift T6.1
2021 Einführung T7 Multivan
2025 Einführung T7 Transporter auf Ford-Plattform

VOLKSWAGEN CRAFTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	49	87	118	146	172	185
Ohne Mängel	82,9	74,4	66,4	59,3	51,7	44,7
Geringe Mängel	8,4	13,7	17,1	17	18,2	19,4
Erhebliche Mängel	8,7	11,7	16,2	22,7	28,6	34,1
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,9	1,4	1,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2	2,8	3,8	5,2	6,3	8,2
Beleuchtung vorn	0,2	0,3	0,6	1,1	1,1	1,2
Beleuchtung hinten	3,1	5,7	7	10	11,9	14,2
Blinker/Warnblinker	0,8	1,1	1,8	2,7	3,8	4,8
Achsaufhängung	0,1	0,2	0,7	2,4	3,3	4,5
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	0,3	1	2,3	3,5
Antriebswellen	0,1	0,1	0,2	0	0	0,1
Lenkanlage	0	0,1	0,3	1,4	2	1,7
Lenkgelenke	0	0,1	0,2	1,8	5,1	8,2
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,3	0,4	0,2	0,3	0,4
Ölverlust Motor/Antrieb	2	5,9	9	9,3	9,6	11,8
Motormanagement/AU	0,6	1	2,3	2,2	2,3	4,1
Auspuffanlage	0	0,1	0,3	0,4	0,7	1,7
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,1	0,4	1	1	1,3
Funktion Feststellbremse	0	0,1	0,5	3,5	6	6,9
Bremsleitungen	0	0	0,2	3,2	7,9	10,3
Bremschläuche	0	0,1	0,1	0,4	0,3	0,5
Bremstrommeln/-scheiben	0,3	1,1	2	3,2	4,2	5,1

Bullis großer Bruder

Crafter heißt der große Transporter von Volkswagen, der von 2006 bis 2016 auf der gleichen Technik wie der Mercedes Sprinter fuhr und mit diesem in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde gefertigt wurde. Seit 2017 ist er wieder eine VW-Eigenkonstruktion und läuft im polnischen Werk Września vom Band, das eigens für ihn neu errichtet wurde. Zu höheren Stückzahlen trägt die Tatsache bei, dass MAN, Mitglied im VW-Konzern, seine Modellpalette baugleich unter der Bezeichnung TGE nach unten abrundet. Mit der jüngsten Modellpflege hat VW vor allem Infotainment und FAS verbessert.

Hinten geht das Licht aus

Bei Fahrzeugen, die älter als vier Jahre sind, gibt es überdurchschnittlich hohe Ölverluste und Bremsenprobleme, die sowohl die Funktion als auch die Leitungen betreffen. Dem ist man – wie die HU-Ergebnisse zeigen – offenbar bei einer gezielten Überarbeitung vor vier Jahren erfolgreich zu Leibe gerückt. Die hintere Beleuchtung ist bei allen Baujahren ein Problem – bei Craftern, die älter als zehn Jahre sind, fiel in dieser Hinsicht fast jeder sechste durch. Ein Drittel in diesem Alter musste zum zweiten Mal zur Prüfung vorgehen.

verkehrs RUNDschau Profi-Test

Praxis-Urteil

Mit seiner erst zehn Jahre alten Plattform zählt der Crafter im Vergleich zu seinen Mitbewerbern zu den moderneren Konstruktionen. Das wird spürbar bei der Sicherheit und beim Kraftstoffverbrauch. Angesichts seines hohen Leergewichts liegen die möglichen Zuladungen unter denen der Mitbewerber.

Modellpflege

2006 Modelleinführung
2016 Einführung Crafter 2
2018 E-Crafter 100 kW
2024 Facelift

* 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)	45	69	86	112	-
Ohne Mängel	77,9	70,1	63,3	56,9	-
Geringe Mängel	8,4	9,7	12,1	12,1	-
Erhebliche Mängel	13,6	19,9	24,2	30	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,3	0,2	1	-

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

Ein Italiener aus Asien

2016 – das war die Zeit, als Fiat sein Angebot mit Nischenmodellen aufzufüllen versuchte. Die entstanden in erster Linie in kostengünstigen Kooperationen mit japanischen Herstellern. Es gab einen Fiat 124 Spider, der die Mazda-MX-5-Plattform nutzte, und es war plötzlich der Fiat Pick-up Fullback auf dem Markt. Hatte der Spider noch markentypische Eigenschaften samt anderer Optik, so wurde dem Mitsubishi L200 ganz einfach das Fiat-Markenzeichen aufgeklebt – sogenanntes Badge-Engineering außen wie innen. In beiden Fällen währte die Zusammenarbeit nicht mehr als vier Jahre.

Mangelhaft nach sieben Jahren
Seltsam: Obwohl der Fiat Fullback wie sein naher Verwandter L200 im gleichen Werk Laem Chabang von Mitsubishi Motors Thailand vom Band lief, sind die Prüfergebnisse in allen Jahrgängen beim Fiat anders, genauer gesagt: schlechter als beim Original. Überdurchschnittliche Beanstandungen gibt es in allen Baujahren an der Beleuchtung vorn, während Bremsleitungen und Antriebswellen ohne Probleme blieben. Nach sieben bis acht Jahren waren nur noch 56,9 Prozent mängelfrei, während fast ein Drittel ein zweites Mal zur Prüfung vorfahren musste. ■■■

verkehrs RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil
Wenn ein Auto mit identischer Technik im gleichen Werk gefertigt wird und dann als Gebrauchter messbar schlechter abschneidet, bleibt nur als Erklärung, dass Fiat-Eigentümer ihren Lastesel weniger gut gewartet haben.

Modellpflege
2016 Fiat bringt den Fullback als leicht veränderten Mitsubishi L200 (5. Generation) auf den Markt
2021 Einstellung des Modells

FORD RANGER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	35	63	89	117	137	147
Ohne Mängel	83,2	78,8	70	61,8	56,2	53,4
Geringe Mängel	7,9	8,6	10,4	14,4	17,7	18,2
Erhebliche Mängel	8,8	12,5	19,5	23,6	25,8	27,8
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,7

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,1	2,1	2,9	4,7	6,9	6,5
Beleuchtung vorn	2,7	2,7	3,4	3,4	4,7	4,3
Beleuchtung hinten	1,8	2,5	4,4	7,6	10	11,8
Blinker/Warn blinker	0,3	0,5	0,9	1,1	1,6	1,5
Achsaufhängung	0,3	0,5	1	0,9	2,2	5,8
Achsfedern/Dämpfung	0,6	1,6	4,1	6,2	5,9	4,7
Antriebswellen	0	0	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,1	0,1	0,2	0,2	0,9	1,5
Lenkgelenke	0,1	0,1	0,4	1	3	5,2
Rost/Riss/Bruch	0	0	0	0,1	0,4	1,5
Ölverlust Motor/Antrieb	1,6	2,5	2,6	4,9	6,8	12,2
Motormanagement/AU	1,3	2,2	5,4	5,8	2,6	3,7
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,3	0,8	2,8	3,5
Funktion Betriebsbremsanlage	1,2	0,9	1,2	1,4	1,1	2,3
Funktion Feststellbremse	0,1	0,3	0,5	0,5	0,3	1,2
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	1,3	4,5
Bremsschläuche	0	0	0,1	0	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,2	1,7	2,4	2,2	2,9	2,5

Erfahrung trumps auf

Er ist in der Verkaufstatistik unangefochten die Nummer eins in Deutschland. Ford gilt als erfahrener US-amerikanischer Pick-up-Hersteller und hat früh die Bedeutung verschiedener Karosserievarianten und umfangreicher Assistenzsysteme, gepaart mit kompromisslos buligem Design, erkannt. In der aktuellen vierten Generation mit Einzel-, Extra- oder Doppelkabine sowie als Fahrgestell deckt der Ranger eine breite Angebotspalette ab. Obendrein besitzt er die fünf begehrten Höchstwertungs-Sterne im Euro NCAP-Crashtest. Moderne Konnektivität und elektronische Helfer bis hin

zum Querverkehrswarner lassen den Ranger mühelos in der Nischen-Mobilität mitschwimmen.

Muss die Prüfung nicht fürchten
Die Bilanz innerhalb der Mängelliste kann sich sehen lassen, da noch mehr als die Hälfte der erfolgreichen Midsize-Pick-ups im zwölften Nutzungsjahr ohne Beanstandungen durch die Prüfung kommt. Es gibt insgesamt weder markante Ausschläge nach oben oder nach unten – allenfalls bei der Beleuchtung und im Bereich Undichtigkeiten schwächt das Fahrzeug ab dem siebten Jahr etwas auffälliger. ■■■

verkehrs RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil
Mit dem Ranger kann man nichts falsch machen, was leicht auch bei älteren Modellen erkennbar ist. Allerdings ragt er in keiner Disziplin heraus.

Modellpflege
2016 Facelift
2019 Facelift, Motor, Getriebe neu
2022 Vierte Generation, Vier- und Sechszylinder-Diesel, zuschaltbarer oder permanenter Allradantrieb, Sync 4 Infotainment-system, 360-Grad-Kamera
2025 Benzin-Plug-in-Hybrid

* 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	63	92	115	-
Ohne Mängel	90,3	83,6	74	70,4	-
Geringe Mängel	2,5	4,9	8,4	9,9	-
Erhebliche Mängel	7,1	11,5	17,4	19,4	-
Gefährliche Mängel	0	0,1	0,2	0,3	-

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

Stabiler als andere

Der Mitsubishi L200 wird seit 1978 in mehreren Generationen gebaut, anfangs in Zusammenarbeit mit Chrysler, später gab es baugleiche Ableger von Fiat und Ram. Ende 2022 wurde das Modell vom deutschen Markt genommen. Die sechste Generation wird seit 2023 unter dem Namen Triton gebaut, wurde aber bisher nicht in Europa angeboten.

Nach 8 Jahren: 70 % mängelfrei
In den Prüfergebnissen hat sich der L200 als stabiler als die meisten seiner Mitbewerber erwiesen. Nach zwei Jahren sind über 90 Prozent der vorgeführten L200

noch ohne Mängel, nach sieben bis acht Jahren noch mehr als 70 Prozent. Durchgehend über alle Jahrgänge wurde kaum Rost gefunden, ebenso wenig gab die Auspuffanlage Anlass zur Beanstandung. Kleiner Schwachpunkt – aber immer noch besser als der Durchschnitt – ist das Abblendlicht. Auch nach sechs Jahren im Einsatz schaffen 74 Prozent die HU völlig mängelfrei, Ölverluste am Antriebsstrang etwa sind meist erst nach sieben und mehr Jahren auszumachen. Die im Geländeeinsatz gerne verschleißfreudige Achsaufhängung sowie alle Federelemente sind eher unauffällig und robust. ■■■

Praxis-Urteil
Der Schwerpunkt beim L200 lag auf der viertürigen Doppelkabine mit Allradantrieb, wo Mitsubishi eine langjährige Erfahrung mit Geländewagen hat.

Modellpflege
2015 Fünfte Generation, Euro-6d-TEMP-Motoren
2019 Überarbeitung mit neuem Motor (2,2-Liter-Diesel mit 150 PS/110 kW), optionale Sechsstufen-Automatik, Einzelkabine entfiel in Deutschland
2022 Einstellung des Modells

NISSAN NAVARA



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
Laufleistung (in Tkm)	36	63	91	115	-
Ohne Mängel	85,4	75,4	67,5	62,1	-
Geringe Mängel	7	10,3	12,8	14,2	-
Erhebliche Mängel	7,5	14,2	19,3	22,9	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,8	-

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

Der Robuste

Der Nissan Navara, noch als Datsun eingeführt, kann für sich verbuchen, dass er als technische Basis für die Mercedes X-Klasse (2017 bis 2020) diente und diese Seite an Seite mit ihm im Nissan-Werk Barcelona vom Band lief. Auch der französische Allianz-Partner Renault ließ seinen Pick-up Alaskan dort als Abkömmling mit veränderter Bugpartie bauen. Die lange Navara-Historie reicht bis ins Jahr 1986 zurück. Fans bedauerten, dass nach der vierten Generation der Vertrieb in Deutschland eingestellt und das spanische Werk Ende des Jahrs 2021 geschlossen wurde.

Sein Auspuff hält ewig
In der vierten Generation (2015 bis 2021) näherte sich die Ausstattung des leichten Nutzfahrzeugs der von Pkw an, auch was elektronische Fahrhilfen betraf, etwa Stabilitäts- und Traktionskontrolle. Die festgestellten Mängel halten sich auch über die Jahre im einstelligen Bereich. Störungen der Heckleuchten gehen eher auf nachlässige Wartung zurück, der Ölverlust von Motor und Getriebe ist von Anfang an vorhanden und steigt mit zunehmendem Alter des Nissan Navara. Langlebig sind Auspuffanlage, Antriebswellen und Bremsleitungen. ■■■

Praxis-Urteil
Nissan (früher Datsun) spielt beim Navara eine langjährige Erfahrung im Bau von allradgetriebenen Geländewagen aus. Kombiniert mit fernöstlicher Perfektion führt das zu Stabilität und Langlebigkeit.

Modellpflege
1986 Erste Generation (Datsun)
1997 Zweite Generation (Datsun)
2005 Dritte Generation
2015 Vierte Generation
2021 Einstellung der Produktion in und für Europa

VOLKSWAGEN AMAROK



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	77	105	129	155	172
Ohne Mängel	-	81,4	75,8	68,2	63,5	55,3
Geringe Mängel	-	7,4	9,7	11,6	11,2	15,7
Erhebliche Mängel	-	10,9	14,1	20,1	24,7	27,8
Gefährliche Mängel	-	0,2	0,4	0,2	0,6	1,2

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	-	2,4	2,6	4	4,9	6
Beleuchtung vorn	-	1,3	1,5	2,5	2,8	3,2
Beleuchtung hinten	-	1,9	3,6	3,7	7,2	13,9
Blinker/Warn blinker	-	0,3	0,1	0,9	1,2	3
Achsaufhängung	-	0,4	0,3	1,1	1,1	1,5
Achsfedern/Dämpfung	-	0,4	0,9	2,5	6,6	5,8
Antriebswellen	-	0	0,2	0,3	0,2	0,3
Lenkanlage	-	0,2	0,9	0,7	1,2	1
Lenkgelenke	-	0,1	0,2	0,1	0,4	0,5
Rost/Riss/Bruch	-	0	0	0	0,1	0,3
Ölverlust Motor/Antrieb	-	1,6	5,3	6,1	3,9	5,3
Motormanagement/AU	-	2,4	3,2	3,4	0,7	1,8
Auspuffanlage	-	0	0,2	0,2	0,6	0,8
Funktion Betriebsbremsanlage	-	0,1	0,4	1,5	3,8	4,5
Funktion Feststellbremse	-	0,2	0,7	2,3	3,6	5,7
Bremsleitungen	-	0	0	0	0,2	0,1
Bremsschläuche	-	0	0,1	0,2	0,1	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	-	0,6	1,2	1,3	1,8	1,6

Vom Original zum Derivat

Wie oft üblich im Volkswagen-Konzern stieg man erst spät in ein neues Segment ein, um dann auf dem Pick-up-Markt mit dem Amarok gleich Nägel mit Köpfen zu machen. Das zunächst eigenständige Modell mit VW-Vier- und Sechszylindern rollte von 2010 bis 2020 im Transporterwerk Hannover vom Band, danach wurde seine Produktion nach Südamerika verlagert. In Europa gibt es seit Jahresanfang 2023 eine zweite Generation, welche die komplette Plattform des Ford Ranger und dessen robuste Motor- und Antriebstechnik nutzt. Der Amarok II wird in Johannesburg, Südafrika, hergestellt.

Vorbildliche Lackqualität
Für die zweite Generation auf Ford-Basis liegen noch keine belastbaren Zahlen vor. Beim Ur-Amarok befinden sich die Mängel über alle Jahrgänge signifikant unter dem Durchschnitt. Während die Lackierung vorbildlich ist – noch nach acht Jahren in Gebrauch attestierten die Prüfer völlige Rostfreiheit –, gibt es bei älteren Modellen zunehmend Probleme an Betriebs- und Feststellbremse, Ölverluste an Motor und Getriebe, Beanstandungen an der Federung und Dämpfung. Zudem sah es an den Heckleuchten oft ziemlich finster aus. ■■■

Praxis-Urteil
Mit der 4x4-Doka und dem starken V6-Diesel zielte VW auf Privatkunden, die Power verlangten. Allerdings ist der Amarok mit 5,19 Metern Außenlänge nicht recht stadtauglich.

Modellpflege
2010 Markteinführung
2011 Achtstufen-Automatik
2013 Erste Modellpflege
2016 3,0-l-V6-TDI-Motor
2020 Produktionsende Hannover
2023 Neue Generation auf Ford-Basis

* 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.

Fotos: Hersteller