

Bitterer Trend setzt sich fort

Die aktuelle HU-Auswertung für leichte Nutzfahrzeuge gibt Anlass zur Besorgnis. Sie entpuppen sich als besonders anfällig, was Mängel und Verschleiß angeht.

Rund 200.000 Dreieinhalb- bis Siebeneinhalbtonner rollen über Deutschlands Straßen. Das sind zwar nur 0,3 Prozent aller zugelassenen Fahrzeuge. Da sie aber als Allzweckvehikel der Wirtschaft fungieren, sind sie echte Kilometer-Schrubber, also im Straßenbild trotz der vermeintlich geringen Anzahl allgegenwärtig. Im direkten Vergleich zu den Zahlen aus dem Jahr 2023 ist in diesem Jahr ein klarer Trend zu höheren Beanstandungsquoten und sinkender Mängelfreiheit zu registrieren. Und mal wieder sind es oft auch die Komponenten, die für die Sicherheit relevant sind, welche Prüfer regelmäßig reklamieren: nämlich Beleuchtungseinrichtung,

diverse Komponenten der Bremsanlage sowie auffällige Ölverluste.

Erhebliche Mängel im Steigflug

Der Anteil der Fahrzeuge, die eine Hauptuntersuchung ohne Beanstandung bestehen, ist über alle Altersklassen sichtbar gesunken. Während 2023 noch 81,9 Prozent der einjährigen Fahrzeuge mängelfrei waren, liegt dieser Wert 2025 bei nur noch 79,8 Prozent. Besonders stark fällt das Abrutschen bei den Fünfjährigen auf: Aus 67,1 Prozent im Jahr 2023 werden in diesem Jahr 63,8 Prozent. Ebenfalls auffällig ist die Entwicklung der erheblichen Mängel. Bei den Dreijährigen um gut ein Pro-

Ein schlechter Trend: Achsaufhängungen und Lenkungsteile sind nicht solide.

zent auf 15,7 Prozent, die Fünfjährigen sogar mit zwei Prozent Steigerung auf derzeit 20,7 Prozent. Last, but not least belegen auch die Zahlen für die gefährlichen Mängel, bei denen eine Weiterfahrt ausgeschlossen ist, den Negativtrend: Waren es 2023 noch 0,6 Prozent, so stehen für 2025 0,9 Prozent in der Tabelle.

Hinten wird es düster

Defekte Beleuchtungsanlagen sind weiterhin besonders häufig als Mangel auf den Prüfberichten – und die Zahlen steigen. Besonders stark fällt der Anstieg bei der hinteren Beleuchtung auf: Bei fünfjährigen Fahrzeugen stieg die Mängelquote von 7,6 Prozent (2023) auf 8,5 Prozent (2025). Auch das Abblendlicht geht in diese Richtung: von 4,9 Prozent auf 5,2 Prozent. Ebenso verschlechtern sich die Ergebnisse bei Blinker- und Warnblinkanlagen, beispielsweise bei den Dreijährigen von 2,8 Prozent auf 3,2 Prozent.

Auch Achsaufhängungen und Lenkungssysteme lassen in der Gesamtbetrachtung weiter Federn. Sicher eine Folge der besonders hohen Laufleistungen, denkt man nur

an die unzähligen kilometerfressenden Kurierfahrzeuge, die dieser Fahrzeugklasse zuzuordnen sind. Aber es gibt auch mal einen positiven Trend. So konnten die drei-, vier- und fünfjährigen Transporter bei der Achsaufhängung mit besseren Werten aufwarten: von 1,0 auf 0,8 Prozent, von 1,4 Prozent auf 1,0 Prozent und von 2,2 auf 1,8 Prozent in diesem Jahr, ganz nach dem Motto: Geht doch!

Bremsanlage unter Druck

In einem perfekten Wartungszustand würde man sich gerade bei den sicherheitsrelevanten Bremskomponenten überhaupt keine Mängel wünschen. Dem ist leider nicht so. Bei Fünfjährigen sanken die Mängel an der Betriebsbremsanlage zwar von 0,8 auf 0,5 Prozent. Hier scheint mehr Qualität verbaut zu werden, denn die Feststellbremse wies 2025 bei fünfjährigen Fahrzeugen eine Mängelquote von 1,7 Prozent auf und verbesserte sich zu 2023 um 0,2 Prozent. Allerdings machen die Bremstrommeln und Bremscheiben wiederum häufiger Probleme: Die Beanstandungen beispielsweise bei vierjährigen Fahrzeugen nahmen von 2,2 Prozent auf 2,5 Prozent zu.

Deutlicher Anstieg beim Ölverlust

Eine besonders kritische Entwicklung zeigt sich beim Ölverlust am Motor oder Antrieb. Über alle Altersgruppen hinweg sind die Mängelquoten gestiegen. Bei fünfjährigen Fahrzeugen liegt der Anteil nun bei 5,2 Prozent – nach 4,4 Prozent im Jahr 2023. Das weist auf einen zunehmenden Wartungsbedarf und mögliche Qualitätsprobleme der Komponenten hin.

KOMMENTAR

Im letzten TÜV-Report Nutzfahrzeuge war diese Gewichtsklasse noch – mit weitem Abstand – diejenige mit den besten HU-Ergebnissen. Grundsätzlich ist das noch so, aber der Abstand zu den anderen Gewichtsklassen ist merklich geringer geworden.



Gerhard Grünig,
Chefredakteur
Verkehrs-
Rundschau

Wohnen statt transportieren
Das ist vor allem bedenklich, weil sich in dieser Tonnageklasse auch viele Wohnmobile finden. Die werden zwar nicht als Nutzfahrzeuge gewertet, haben aber grundsätzlich die gleichen Probleme mit der Technik.

Die AU-Ergebnisse geben Aufschluss über das Motormanagement, wobei sich auch hier die Werte verschlechtert haben. Bei Fünfjährigen stieg die Beanstandungsquote von 1,8 Prozent auf 3,2 Prozent. Auch das spricht für zunehmende Komplexität in der Antriebstechnik, aber auch für möglicherweise mangelhafte Pflege. Fazit: Alarmzeichen für Flottenbetreiber und Fuhrparkmanager.

Die TÜV-Daten 2025 sprechen eine klare Sprache und formulieren zugleich eine Handlungsempfehlung. Die Qualität und Wartung vieler Nutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen hat sich im Vergleich zu 2023 verschlechtert. Besonders problematisch ist die Zunahme von Ölverlust und von Defekten an Bremskomponenten. Die häufigsten Schwächen betreffen nach wie vor die Beleuchtung – das sind Komponenten, die mit überschaubaren Mitteln in Schuss zu halten wären. Wer also auf Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und geringe Standzeiten setzt, sollte das Thema Wartung stärker in den Fokus rücken. Die aktuelle Statistik zeigt: Prävention lohnt sich – gerade bei hart beanspruchten Fahrzeugen. ■■■

Lkw 3,5 t bis < 7,5 t (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	28	52	69	95	113	125	134	149	157	159
Ohne Mängel	79,8	78	72,6	69,9	63,8	62,2	58,6	58,1	54,1	52,7
Geringe Mängel	7,1	9,3	11,4	12,6	14,6	15,5	16,8	16,2	18,1	17,3
Erhebliche Mängel	12,9	12,4	15,7	16,7	20,7	21,2	23,1	24	25,9	28,2
Gefährliche Mängel	0,2	0,2	0,3	0,7	0,9	1,1	1,5	1,7	1,8	1,7
Mängelanalyse										
Abblendlicht	3,3	2,8	3,9	4	5,2	5,1	5,8	5,2	6,2	6,8
Beleuchtung vorn	1,5	0,8	1,3	1,1	1,4	1,6	1,8	1,6	1,7	1,5
Beleuchtung hinten	3,5	3,7	5,4	6,1	8,5	8,9	10,7	10,3	11,6	12,6
Blinker/Warnblinkler	2,3	2,1	3,2	2,9	4,1	3,9	4,8	4,6	5,1	4,8
Achsaufhängung	0,5	0,4	0,8	1	1,8	2,2	3,1	4,1	4,6	5,5
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,3	0,4	0,6	1,1	1,3	1,7	2,4	2,7	3,2
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	0,8	0,9	1,1	1,2
Lenkgelenke	0,1	0,2	0,3	0,7	1,1	1,2	1,8	2,1	3,1	4,5
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,2	0,5	0,3	0,6	0,5	0,6	0,6	0,8	1
Ölverlust Motor/Antrieb	1	1,7	2,6	3,8	5,2	5,8	7,2	7	9,3	10,5
Motormanagement/AU	1,1	1,1	1,8	2	3,2	3	3,9	3	3,1	3,4
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,1	0,3	0,4	0,6	0,8	1,5	1,7	1,8
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,6	0,7	0,8	1	1
Funktion d. Feststellbremse	0,8	0,6	1	1,4	1,7	1,9	2,7	2,8	3,8	3,6
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,2	0,7	0,9	2,9	3,4	4,5
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1	1,2	1,7	2,5	3	2,9	3,2	3	3,6	3,7

Foto: Iveco

Fahrzeuge dieser Klasse

- Citroën Jumper (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- DAF LF45, DAF LF55
- Fiat Ducato (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Iveco Daily
- Iveco Eurocargo
- MAN TGL
- MAN TGE (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Mercedes-Benz Sprinter (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)

- Mercedes-Benz Atego
- Mitsubishi Fuso Canter
- Nissan Atleon
- Nissan Cabstar
- Peugeot Boxer (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Renault Master, Renault Maxity, Renault Midlum (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Volkswagen Crafter (in der Version mit zul. Gesamtgewicht über 3,5 t)
- Volvo FL