

Klassenprimus auf der Sünderbank

Vor zwei Jahren waren die Sattelzugmaschinen – das Gros dieser Klasse – mit guten Untersuchungsergebnissen unterwegs. Was ist passiert? Denn der Ex-Primus befindet sich urplötzlich im Mittelfeld.

Wie es zu einem so schlechten Ergebnis bei den in dieser Klasse dominierenden Sattelzugmaschinen kommen konnte, erläutert ein Blick in die relative Zulassungsstatistik. So wurden bis Mai 2025, verglichen mit dem Vorjahr, gut 20 Prozent weniger Fahrzeuge neu zugelassen. Ein Indiz dafür, dass die Fahrzeuge generell länger genutzt werden und entsprechend mehr leisten müssen – das geht selbstverständlich buchstäblich an die Fahrzeugsubstanz. Das lässt sich auch an den drastisch gestiegenen Laufleistungen ablesen, mit denen diese Fahrzeuge zur HU rollen. Die aktuelle TÜV-Auswertung

2025 zeigt eine bedenkliche Entwicklung: Mängel treten häufiger auf, die vor zwei Jahren noch vorbildliche Mängelfreiheit nimmt spürbar ab – insbesondere bei älteren Fahrzeugen. Im Vergleich zum Jahr 2023 ergibt sich ein klares Bild zunehmenden technischen Verschleißes, vor allem bei Komponenten wie Licht, Fahrwerk und Ölverlusten bei Motor/Antrieb.

Mängelfreiheit rückläufig

Die Prüfstatistik macht es deutlich: Der Anteil mängelfreier Fahrzeuge ist über alle Altersklassen hinweg erheblich gesunken. Bei den einjährigen Lkw bis 18 Tonnen fiel

Foto: MAN Truck & Bus SE

Die HU-Ergebnisse dieser Gewichtsklasse sind, verglichen mit 2023, ernüchternd.

der Wert von 88,0 Prozent im Jahr 2023 auf 87,3 Prozent in 2025, bei fünfjährigen Fahrzeugen von 76,7 Prozent auf nur noch 67,4 Prozent. Passend dazu klettern die Quoten erheblicher Mängel nach oben: bei Zweijährigen von 8,4 auf 12,3 Prozent, bei Fünfjährigen von 13,3 auf 18,7 Prozent. Selbst gefährliche Mängel, vor zwei Jahren noch beinahe bei null, nehmen zu, wenn auch auf niedrigem Niveau – bei Fünfjährigen von 0,2 auf 0,3 Prozent.

Beleuchtung auffällig

Die aktuelle Analyse der häufigsten Mängel stellt auch in dieser Tonnage der Beleuchtung ein besonders schlechtes Zeugnis aus. Vor allem hinten kletterten

die Beanstandungen etwa bei fünfjährigen Fahrzeugen von 4,6 auf 6,1 Prozent. Beim Abblendlicht gab es ebenfalls Zuwächse – etwa bei dreijährigen Fahrzeugen von 2,7 auf 3,0 Prozent. Diese Mängel sind nicht nur ärgerlich, sondern sicherheitsrelevant – und sie wären leicht vermeidbar durch regelmäßige Kontrollen. Wie bereits 2023 konstatiert, ist diese Fahrzeugklasse so etwas wie die Brot- und Butter-Fraktion und hat einen sehr großen Anteil am Verteiler- und Fernverkehr, bei dem Zuverlässigkeit von Kunden ebenso gefordert wird wie ein adäquater „Auftritt“ von Mensch und Maschine. Da macht sich ein blinder Scheinwerfer wirklich nicht gut, vom Sicherheitsaspekt mal abgesehen.

Bessere Achsaufhängungen

Sicherheitsrelevante Mängel an der Lenkung und am Fahrwerk sind vor allem bei den älteren Fahrzeugen markant angestiegen. Die Beanstandungen an den Lenkgelenken haben sich bei fünfjährigen Lkw fast verdoppelt – von 1,3 auf 2,5 Prozent. Allerdings zeigen die Werte bei den Achsaufhängungen, dass sich nicht die gesamte Statistik auf Talfahrt begeben hat. Hier sind vier von fünf Werten deutlich besser als im TÜV-Report von vor zwei Jahren. Insgesamt geht die Verschlechterung auf die den Fahrzeugen abverlangte Laufleistung zurück. Denn diese hat sich bei den Prüflingen innerhalb der zwei Jahre zwischen den Berichten über alle Altersklassen verdoppelt.

Technik verschlechtert sich

Mit der hohen Laufleistung lassen sich natürlich auch die deutlich höheren Werte beim Ölverlust erklären. Hier zeigt sich eine deutliche Zunahme, etwa bei vierjährigen Fahrzeugen von 1,4 auf 3,0 Prozent. Auch das Motormanagement wird vom Prüfer häufiger beanstandet – insbesondere bei älteren Fahrzeugen, bei denen der Wert von 1,5 auf 2,6 Prozent steigt.

Bei den Bremsen geht's bergab

Die von den TÜV dokumentierten Werte bei der Betriebsbremsanlage und den Bremsstrommeln/-scheiben sind etwas schlechter als vor zwei Jahren. Die Betriebsbremse wird bei fünfjährigen Fahrzeugen nun in 0,8 Prozent der Fälle moniert (0,5 Prozent im Jahr 2023). Die Bremsstrommeln/-scheiben sind mit

KOMMENTAR

Hier zeigt sich ganz besonders, was im TÜV-Report an vielen anderen Stellen zu beobachten ist: Auch wenn die Gesamtfahrleistung sinkt, wird in dieser Gewichtsklasse mehr gefahren, die Lkw bleiben länger im Einsatz. Besser gewartet werden sie aber offensichtlich nicht. Nur so lassen sich die schlechten Ergebnisse erklären.



Gerhard Grünig,
Chefredakteur
Verkehrs-
Rundschau

Wie gegenwirken?

Eine wirkliche Entspannung brächte wohl nur ein wirtschaftlicher Aufschwung. Denn dann würde die längst fällige Fuhrparkerneuerung endlich Realität.

0,9 Prozent sehr nah am Referenzergebnis aus 2023. Noch sind die Zahlen moderat, doch sie bestätigen den allgemeinen Trend.

Wartungsbedarf wächst

Die Ergebnisse des TÜV-Reports 2025 sind im Vergleich zur euphorischen Bewertung dieser Tonnage-Klasse im vergangenen Report ernüchternd. Der technische Zustand mittelschwerer Nutzfahrzeuge hat sich in den letzten zwei Jahren in beinahe allen Prüfkategorien verschlechtert. Besonders bei Fahrzeugen mit hoher Laufleistung und in der Altersklasse ab drei Jahren häufen sich sicherheitsrelevante Mängel. Allerdings ist auch die Laufleistung sprunghaft angestiegen, was in die Gesamtbetrachtung unbedingt einfließen muss. Für Speditionen und Fuhrparkverantwortliche heißt das: Wer Ausfallzeiten und Reparaturkosten vermeiden will, sollte auf eine konsequente Wartung und regelmäßige Sichtkontrollen setzen – insbesondere bei Fahrwerk, Beleuchtung und Öl. Denn mit zunehmendem Alter steigt nicht nur der Verschleiß, sondern auch das Risiko von Sicherheitsproblemen.

Lkw 7,5 t bis 18 t (Angaben in Prozent)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	79	155	228	290	332	329	309	291	260	232
Ohne Mängel	87,3	78,6	74,7	70,4	67,4	67,6	67,1	67,4	67,5	67,1
Geringe Mängel	5,3	8,9	10,2	11,6	13,5	13,1	13,8	13,8	14,3	14,5
Erhebliche Mängel	7,3	12,3	14,8	17,8	18,7	18,8	18,6	18,2	17,8	17,8
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5
Mängelanalyse										
Abblendlicht	1,3	2,1	3	3,8	3,8	3,2	3,4	3,1	3,2	3,2
Beleuchtung vorn	0,8	1,2	1,5	1,7	1,9	1,6	1,5	1,5	1,3	1,4
Beleuchtung hinten	2	3,6	4,5	5,3	6,1	6,2	6,6	7,3	7,7	7,9
Blinker/Warnblinker	0,9	1	1,5	1,8	2	2	2,2	2,4	2,4	2,3
Achsaufhängung	0,2	0,5	0,9	1,1	1,3	1,3	1,5	1,7	1,6	1,7
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,4	0,6	1,1	1,4	1,5	1,3	1,4	1,3	1,6
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0,1	0,1	0	0,1	0
Lenkanlage	0,2	0,2	0,5	0,8	0,8	0,8	0,7	0,5	0,6	0,7
Lenkgelenke	0,2	0,9	1,5	2,1	2,5	3	3,6	3,9	3,8	3,9
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,5	0,8	0,8	1	0,9	1	0,9	0,9	0,9
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6	1,3	1,7	3	4,2	5	5,3	5,8	6	5,7
Motormanagement/AU	0,5	0,8	1,2	1,7	2,6	2,9	2,7	2,6	2,5	2,5
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,6
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,2	0,5	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Funktion d. Feststellbremse	0	0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,5	0,5	0,4	0,5
Bremsleitungen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,3	0,6	0,9	1	1,1	1,1	1,1	1,2

Fahrzeuge dieser Klasse

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