



Mängelanalyse < 3,5 t (Werte in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	37	68	92	116	136	152
Ohne Mängel	82,4	75	69,1	62	55,4	49,6
Geringe Mängel	7,1	9,7	11,8	14,1	15,5	17,1
Erhebliche Mängel	10,2	14,9	18,5	22,9	27,6	31,3
Gefährliche Mängel	0,2	0,4	0,6	1	1,5	1,8
Abblendlicht	2,8	3,5	4,4	5,3	6,5	8,3
Beleuchtung vorn	1,3	1,5	1,6	1,8	2,1	2,1
Beleuchtung hinten	2,5	4,5	7,1	9,9	13,3	16,1
Blinker/Warn blinker	0,5	0,8	1,1	1,6	2,5	3,8
Achsaufhängung	0,6	1	2	3,3	5,6	7,4
Achsfedern/Dämpfung	0,3	1	1,9	3,2	4,1	4,7
Antriebswellen	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3
Lenkanlage	0,1	0,1	0,3	0,4	0,8	1,1
Lenkgelenke	0,3	0,6	1	1,8	3,6	4,5
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4	1,2
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	2,7	3,9	5,6	6,6	9,9
Motormanagement/AU	0,9	2	3	3,4	2,9	3,6
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,4	1,2	2,9	3,7
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,4	0,5	0,7	0,8	1,2
Funktion der Feststellbremse	0,4	0,7	0,9	1,2	1,8	2,6
Bremsleitungen	0	0,1	0,3	0,6	1,8	3,3
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1	2,7	3,2	3,9	4,4	4,8

Aus einem VW wird ein Ford und aus einem Ford ein VW – das ist Badge-Engineering.

Sowohl Pick-ups als auch City Vans und Transporter schwächeln bereits beim ersten Besuch in der Prüfhalle. Mit einer durchschnittlichen Laufleistung von nur 37.000 Kilometern schafften es nur noch 82,4 Prozent der ein bis zwei Jahre alten Fahrzeuge ohne Mängel durch die HU.

Im Angesicht der Elektrifizierung

Deutlich weniger Kilometer auf der Uhr – aber trotzdem mehr Mängel. So lautet die zusammengefasste Zustandsbeschreibung bei den leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen.

Die drei Säulen der leichten Nutzfahrzeuge – City Vans, Transporter und Pick-ups – entwickeln sich im Lichte der voranschreitenden Elektrifizierung und der immer strengeren Abgasnormen höchst unterschiedlich. Vor allem bei den klassischen Pick-ups mussten in den vergangenen Jahren zahlreiche Modelle verabschiedet werden, darunter auch echte Klassiker wie der Nissan Navara. Vollelektrische Pick-ups haben noch Exoten-Status, wie der Maxus eTerron 9 aus China.

Die City Vans und Transporter haben in vielen Fällen bereits elektrische Antriebe unters Blech gesetzt bekommen. Im Alltag

setzen hier eingeschränkte Zuladung und Anhängelast sowie überschaubare Reichweiten natürliche Grenzen bei der professionellen Anwendung. Ganz aktuell: Der Mehrmarken-Konzern Stellantis hat das Ende der in Rüsselsheim angesiedelten Brennstoffzellen-Entwicklung verkündet.

Kooperationen vermeintlicher Konkurrenten bei Entwicklung und Produktion gehören bei den City Vans und Transportern schon seit längerer Zeit zum guten Ton. Während die Liaison von Volkswagen Nutzfahrzeuge (Crafter) mit Mercedes-Benz (Sprinter) bereits 2016 endete, versuchen es die Hannoveraner aktuell mit

Foto: Mercedes-Benz

Ford. Zwei Beispiele dieser kreuzweise verschränkten Zusammenarbeit: Der VW Transporter basiert auf der Technik des Ford Transit Custom, der VW Caddy dient dafür dem Ford Transit Connect als Hochdachkombi-Plattform.

Vom Fiat Ducato, dem unangefochtenen Platzhirsch unter den Reisemobilen, gibt es seit 2024 einen weiteren Ableger: Nach Citroën, Opel und Peugeot setzt nun auch Toyota darauf und bietet unter dem Namen Proace Max seinen eigenen 3,5-Tonner an. Für die nähere Zukunft versprechen der Markteintritt von Kia (mit dem elektrischen PV5 Cargo) und die neue Generation des Mercedes-Benz Vito (für 2026 erwartet) einiges an Spannung.

Sowohl Pick-ups als auch City Vans und Transporter schwächeln bereits beim ersten Besuch in der Prüfhalle. Mit einer durchschnittlichen Laufleistung von nur 37.000 Kilometern schafften es nur noch 82,4 Prozent der ein bis zwei Jahre alten Fahrzeuge ohne Mängel durch die HU. Die Quote entspricht zwar exakt dem Niveau aller Nutzfahrzeuge, jedoch bedeutet sie im Vergleich zu den Resultaten der Leichten von 2023 einen Rückgang bei den gefahrenen Kilometern (2023: 40.000 km) ebenso wie beim Anteil der mängelfreien Exemplare (2023: 83,7 Prozent).

Interessant ist, dass bei den Sieben- und Achtjährigen die seit vielen Jahren üblichen Schwachstellen auch jetzt wieder ganz

vorne zu finden sind: Die Beleuchtung hinten (9,9 Prozent) sowie Ölverlust an Motor und Antrieb (5,6 Prozent) werden von den Prüfern so häufig wie nichts anderes moniert. Bei den ältesten Prüflingen (elf bis zwölf Jahre) kommen die Themen Achsaufhängung, Auspuffanlage, Lenkgelenke und Bremsenkomponenten hinzu.

Die unterschiedlichen Fahrprofile sollten bei einer Bewertung in der Klasse der leichten Nutzfahrzeuge nicht außer Acht gelassen werden: Während Handwerker ihre Fahrzeuge häufig auf Kurzstrecken oder innerstädtisch bewegen, sammeln die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) reichlich Kilometer – bei teilweise recht hohen Geschwindigkeiten. ■■■

Fahrzeuge dieser Klasse

Citroën Berlingo	Ford Transit	Nissan Navara	Renault Trafic
Citroën Jumpy	Ford Transit Tourneo Connect	Opel Combo	Renault Master
Citroën Jumper	Ford Transit Courier	Opel Vivaro	Streetscooter B14/B16
Dacia Dokker	Mercedes-Benz Citan	Opel Movano	Toyota Proace
Fiat Doblò Cargo	Mercedes-Benz Vito	Peugeot Partner	Volkswagen Caddy
Fiat Fullback	Mercedes-Benz Sprinter	Peugeot Expert	Volkswagen Amarok
Fiat Ducato	Mitsubishi L200	Peugeot Boxer	Volkswagen Transporter
Ford Ranger	MAN TGE	Renault Kangoo	Volkswagen Crafter