

# Der Mängeltrend setzt sich fort

Im TÜV-Report 2023 war davon die Rede, dass sich die schweren Lkw hinsichtlich Beanstandungen bei der HU im Sinkflug befänden. 2025 setzt sich dieser Trend fort, aber weniger vehement. Das kann auch daran liegen, dass sich die Laufleistungen im Schnitt deutlich reduziert haben.

Schwere Lkw sind das Rückgrat des Güterverkehrs. Doch auch diese Transport-Schergewichte zeigen zunehmend Schwächen. Der Vergleich der Mängelstatistiken aus den Jahren 2023 und 2025 verdeutlicht: Der technische Zustand dieser Fahrzeuge bleibt zwar insgesamt nahezu stabil, aber es gibt auch Ausreißer nach unten, die eine genauere Betrachtung rechtfertigen. Wer nach einem Jahr mit seinem 40-Tonner zur HU erscheint, kann dem Prüftermin relativ gelassen entgegensehen. Im Jahr 2025 waren 87,1 Prozent der einjährigen Fahrzeuge ohne Mängel – ein verschmerzbarer Rückgang gegenüber 2023. Damals blieben 87,8 Prozent

der Prüflinge ohne Beanstandung. Auch in den Folgejahren bleiben die Quoten vergleichbar, bis dann die Betriebsjahre fünf und sechs absolviert sind. Hier sind noch 64 Prozent der Fahrzeuge mängelfrei – gegenüber 68,0 Prozent zwei Jahre zuvor ein nennenswerter Negativ-Trend. Gehen wir von circa 800.000 schweren Lkw aus, die in Deutschland zugelassen sind, reden wir hier von über 30.000 Trucks weniger, die 2024 mängelfrei durch die erste HU kamen. Bemerkenswerter ist die Entwicklung der erheblichen Mängel – hier hat sich der Negativ-Trend aus dem Jahr 2023 fortgesetzt. Bereits bei dreijährigen Fahrzeugen liegt der Anteil von Beanstandun-

gen der Sorte „erheblich“ bei 15,6 Prozent (2023: 13,8 Prozent), bei fünfjährigen Lkw sogar bei 22,9 Prozent (2023: 19,4 Prozent). Auch gefährliche Mängel, wenngleich auf niedrigem Niveau, nehmen zu: Mit 0,5 Prozent bei sechsjährigen Fahrzeugen ist die Quote fast doppelt so hoch wie 2023 (0,3 Prozent bei fünfjährigen). Also: Je älter die Fahrzeuge, desto größer die Wahrscheinlichkeit gravierender Mängel.

## Wahrlich kein Lichtblick

Bei der Beleuchtung machen die Prüfer erstaunlich oft einen Vermerk im Protokoll. Die Quoten für defekte hintere Beleuchtung stiegen bei älteren Fahrzeugen spürbar – bei sechsjährigen auf 7,7 Prozent (2023: 6,5 Prozent bei fünfjährigen). Auch Blinkerprobleme nehmen zu: Bei Fahrzeugen mit sechs Jahren liegt die Beanstandungsquote inzwischen bei 2,6 Prozent – das ist fast ein Prozentpunkt mehr als 2023. Der Zustand des vorderen Lichtsystems hingegen bleibt nahezu konstant – ein kleiner positiver Aspekt.

## Es knirscht bei den Älteren

Besorgniserregend zeigt sich die Entwicklung bei der Achsaufhängung und der Dämpfung: Bereits bei drei und vier Jahre alten Fahrzeugen liegt der Anteil an Mängeln bei 1,8 bzw. 1,1 Prozent – das ist deut-

lich über den 2023er-Werten mit 0,7 Prozent bzw. 0,9 Prozent – und das angesichts weniger gefahrener Kilometer. Noch deutlicher wird es bei älteren Fahrzeugen: Nach sechs Betriebsjahren beträgt die Mängelquote bei der Dämpfung bereits 2,5 Prozent. Auch die Lenkung bereitet Sorgen: 5,8 Prozent der sechsjährigen Lkw zeigen Mängel an den Lenkgelenken, 2023 lag dieser Wert bei fünfjährigen noch bei 3,8 Prozent. Die Lenkmechanik selbst erreicht nun auffällige bis zu zwei Prozent – das ist eine Verdoppelung gegenüber 2023.

## Mehr Ölverlust trotz weniger Laufleistung

Ein nach wie vor größeres Problem stellt der Ölverlust dar – mit steigender Laufleistung klettert auch die Beanstandungsrate. Während 2023 bei fünfjährigen Fahrzeugen 3,8 Prozent betroffen waren, sind es 2025 bereits 5,1 Prozent bei sechsjährigen. Beim Motormanagement und der Abgasuntersuchung zeigt sich ebenfalls eine moderate Zunahme: 3,1 Prozent der sechsjährigen Fahrzeuge zeigen hier Auffälligkeiten (2023: 2,1 Prozent bei fünfjährigen). Ein Hinweis darauf, dass sowohl thermische Belastungen als auch die Komplexität der Abgasnachbehandlungssysteme stärker beanspruchen.

**Bremsanlage: Verschleiß zu hoch**  
Was die Bremsanlagen angeht, steigt die Quote fehlerhafter Systeme mit zunehmendem Fahrzeugalter merklich: Sie klettert von nur 0,1 Prozent bei Einjährigen auf 1,4 Prozent bei Sechsjährigen – ein Anstieg um den Faktor 14. Die Feststellbremsen zeigen seltener Schwächen, aber auch hier nagt das Alter an den Werten und sie verdoppeln sich nach sechs Jahren. Die Bremscheiben und -trommeln verzeichnen ebenfalls ein leichtes Mangel-Plus, erreichen aber mit 1,2 Prozent immer noch ein relativ niedriges Niveau – vermutlich dank gezielter Wartung.

## Stabile Lage, aber kein Ausruhen

Die Fahrzeuge der Schwergewichtsklasse erfreuen mit Mängelfreiheit auf hohem Niveau in den ersten Jahren auf Achse. Doch mit zunehmender Einsatzdauer zeigen sich mehr und mehr Schwächen. Auch ausnehmend sicherheitsrelevante Systeme wie Bremsanlagen und Motorensteuerungen sollten mehr Aufmerksamkeit und Willen zu Qualität erfahren. Die Fahrzeug-Königsklasse der Transportwirtschaft steht keinesfalls schlecht da. Allerdings zeigt der Trend, dass sowohl bei der Komponentenwahl wie bei der Wartung nichts schleifen gelassen werden sollte.

Lkw über 18 t (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Laufleistung (in Tkm)</b>	<b>62</b>	<b>122</b>	<b>180</b>	<b>229</b>	<b>277</b>	<b>310</b>	<b>346</b>	<b>372</b>	<b>390</b>	<b>394</b>
<b>Ohne Mängel</b>	87,1	78,6	74,7	70,2	67,2	64	61,3	58,1	56,9	54,6
<b>Geringe Mängel</b>	5,5	7,9	9,4	10,8	12,3	12,6	13,8	15,7	15,4	16,2
<b>Erhebliche Mängel</b>	7,3	13,4	15,6	18,6	20,1	22,9	24,2	25,4	26,9	28,3
<b>Gefährliche Mängel</b>	0,1	0,1	0,2	0,4	0,4	0,5	0,7	0,7	0,8	0,7
<b>Mängelanalyse</b>										
Abblendlicht	1,1	1,8	2,5	2,9	3	3,2	3,6	3,8	4,3	4,4
Beleuchtung vorn	0,8	1,5	1,6	1,5	1,4	1,5	1,6	1,5	2	2,2
Beleuchtung hinten	2,2	4,1	5	5,7	6,3	7,7	7,9	8,5	9,1	9,9
Blinker/Warnblinker	0,4	0,8	1,3	1,6	2	2,6	2,3	2,5	3,5	4,3
Achsaufhängung	0,2	1,1	1,8	2	1,9	2,3	2,7	3,2	2,9	3,9
Achsfedern/Dämpfung	0,4	0,7	1,1	1,3	2,1	2,5	3,2	3,3	3,2	3,7
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,2	0,6	0,8	1,4	1,7	2	1,9	2	2,3	3,1
Lenkgelenke	0,2	1,4	2,5	3,9	5	5,8	6,1	6,2	6,6	7,2
Rost/Riss/Bruch	0,5	1	1,3	1,1	1,3	1,4	1,6	1,4	1,9	1,8
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6	0,8	1,5	2,6	4,4	5,1	5,9	7	7,5	7,7
Motormanagement/AU	0,8	1	1,4	1,8	2,5	3,1	3,3	3,5	3,6	3,4
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,7
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,3	0,4	0,8	0,9	1,4	2	2,4	2,7	3,1
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,3	0,5	0,5	0,7	1	1,1	1,7
Bremsleitungen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3
Bremsschläuche	0,1	0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,6	0,8	1,2	1,3	1,6	2	1,7



## Fahrzeuge dieser Klasse

- DAF CF/XF105/XF; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Iveco Stralis; AD/AT/AS 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Iveco Trakker; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x8
- MAN TGM; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4
- MAN TGS; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8
- MAN TGA/TGX/TGS; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8
- Mercedes-Benz Axor/Actros; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x6, 8x8
- Renault Premium/T; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4
- Renault Magnum; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4
- Renault Lander/C; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4
- Renault Kerax/K; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Scania; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4, 8x8
- Volvo FE/FM/FMX; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4
- Volvo FH/FH16; 6x2, 6x2/4, 6x2\*4, 6x4, 8x2, 8x4

## KOMMENTAR

Eine Ursache für die rapide verschlechterten Werte bei den noch vor zwei Jahren hochgelobten mittelschweren Lkw kann ein Blick in die Zulassungszahlen eröffnen. Diese sind im Vergleich zur vorherigen Betrachtung um 20 Prozent gesunken. Die Fahrzeuge bleiben also offenbar länger im Fuhrpark. Hingegen sind die bei den Prüfungen protokollierten Kilometerstände in die Höhe geschliffen. Mehr Beanspruchung bedeutet selbstverständlich mehr Verschleiß. Bessere Wartung ist nötig, sonst setzt sich der Abwärtstrend fort.



Gerhard Grünig, Chefredakteur Verkehrs-Rundschau