

CITY VANS

CITROËN BERLINGO



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	-	-	116	144	156
Ohne Mängel	-	-	-	49,9	47,1	45,4
Geringe Mängel	-	-	-	19,2	21,8	20,5
Erhebliche Mängel	-	-	-	29,9	30,7	33,0
Gefährliche Mängel	-	-	-	0,9	0,5	1,1

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	-	-	-	9,9	9,7	12,4
Beleuchtung vorn	-	-	-	1,7	1,3	1,6
Beleuchtung hinten	-	-	-	18,6	19,5	21,2
Blinker/Warnblinkler	-	-	-	3,5	3,5	3,6
Achsaufhängung	-	-	-	2,3	3,8	6,8
Achsfedern/Dämpfung	-	-	-	3,0	4,1	5,7
Antriebswellen	-	-	-	0,3	0,5	0,5
Lenkanlage	-	-	-	0,6	0,7	0,6
Lenkgelenke	-	-	-	1,4	2,3	3,9
Rost/Riss/Bruch	-	-	-	0,3	0,3	1,1
Ölverlust Motor/Antrieb	-	-	-	12,8	9,9	10,2
Motormanagement/AU	-	-	-	7,0	4,8	2,5
Auspuffanlage	-	-	-	1,2	1,5	1,8
Funktion Betriebsbremsanlage	-	-	-	0,8	0,4	1,2
Funktion Feststellbremse	-	-	-	0,6	0,6	0,9
Bremsleitungen	-	-	-	0,1	0	0
Bremsschläuche	-	-	-	0,3	0,6	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	-	-	-	3,4	3,6	4,5

PRAKTIKER MIT TRADITION

Der erste Berlingo kam 1996 auf den Markt. Kompakte und vielseitige Nutzfahrzeuge haben bei Citroën jedoch eine deutlich längere Historie. Die Marke mit dem Doppelpfeil entwickelte bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg Transportlösungen für kleinere Firmen und Handwerker. Modelle wie der AZU, die Acadiane oder später dann der C15 teilten einen gemeinsamen Anspruch: höchstmögliche Funktionalität bei minimalen Betriebskosten. Die aktuelle Berlingo-Generation schart zahlreiche Geschwister um sich – die baugleichen Fiat Doblò, Opel Combo, Peugeot Partner und Toyota Proace City.

Citroën Berlingo im Alter mit Mängeln

Nur etwas weniger als die Hälfte der sieben- bis achtjährigen Citroën Berlingo kommen ohne Mängel durch die Prüfung. Damit landen die Vertreter der zweiten Berlingo-Generation im Vergleich zum Wettbewerb eher auf einem der hinteren Plätze. Vor allem bei den Themen Heckbeleuchtung und Ölverlust sind die Werte der französischen City Vans auffällig. Beachtenswert sind allerdings die vergleichsweise hohen durchschnittlichen Laufleistungen der geprüften Fahrzeuge.

Praxis-Urteil

Der bis 2018 vertriebene Vorgänger kommt in die Jahre und hat mit den typischen Alterserscheinungen zu kämpfen. Die aktuelle Berlingo-Generation bietet neben Otto und Diesel auch eine vollelektrische Variante.

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	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	57	73	97	111	-
Ohne Mängel	-	75,4	67,6	56,7	50,3	-
Geringe Mängel	-	8,7	10,5	14,3	15,8	-
Erhebliche Mängel	-	15,5	21,6	28,6	33,4	-
Gefährliche Mängel	-	0,5	0,3	0,4	0,5	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

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

BEZAHLBAR UND ROBUST

„Hafenarbeiter“ Dokker: Wenn der Name Programm ist

Dass die Preisliste des rumänischen Kastenwagens im Jahr 2012 einmal bei 7.000 Euro begonnen hat, klingt heute wie ein Märchen aus Tausendundeiner Nacht. Auch der Modellname „Dokker“ hat eine besondere Geschichte: Er leitet sich vom englischen Wort „Hafenarbeiter“ (dock worker) ab und sollte den Dacia besonders robust und anpassungsfähig wirken lassen. Mit modernen Motoren aus dem Renault-Regal und einer Flüssiggas-Variante (LPG) feierte der Dacia Dokker Achtungserfolge auf dem umkämpften Markt der City Vans.

Einerseits & andererseits

Einfache Technik zu günstigen Preisen: Die Rechnung scheint auch längerfristig aufzugehen. Selbst bei den neun bis zehn Jahre alten Fahrzeugen schafft es noch knapp über die Hälfte der Dacia Dokker, ohne Beanstandung durch die Prüfung zu kommen. Andererseits: Mehr als 33 Prozent erhielten keine neue Plakette. Die Renault-Motoren tragen nur wenig zur Mängelliste bei; lediglich bei den bis zu Zehnjährigen wird der Ölverlust stärker. In dieser Altersklasse machen auch Abblendlicht, hintere Beleuchtung, Achsaufhängung und Bremsleitungen negativ von sich reden.

Praxis-Urteil

Der Dokker hat bewiesen, dass sich auch für vergleichsweise wenig Geld robuste Technik auf die Straße bringen lässt. Der Fokus lag beim Dokker nie auf Prestige, sondern auf Funktion. Die Renault-Technik und die günstigen Gebrauchtwagenpreise machen ihn auch heute noch zur Alternative. Mit Blick auf niedrige Betriebskosten lohnen sich die LPG-Ausführungen des City Vans.

Modellpflege

2012 Dacia Dokker Express
2015 Facelift und Euro 6d Temp-Motoren
2021 Einstellung des Verkaufs in Europa

* 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)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	44	70	84	112	133	144
Ohne Mängel	77,9	68,9	60,4	52,3	46,5	42,6
Geringe Mängel	8,1	11,0	14,2	14,6	18,7	21,0
Erhebliche Mängel	14,0	19,8	25,1	32,3	34,0	35,5
Gefährliche Mängel	0	0,1	0,3	0,6	0,7	0,9

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,5	4,3	7,8	11,1	14,1	16,3
Beleuchtung vorn	4,6	2,6	3,0	3,2	4,0	5,7
Beleuchtung hinten	1,2	2,2	4,2	5,6	7,9	9,7
Blinker/Warnblinker	1,5	2,1	3,3	4,5	5,8	6,2
Achsaufhängung	1,6	1,8	3,4	5,6	7,5	8,7
Achsfedern/Dämpfung	1,8	3,8	5,1	6,9	7,8	9,1
Antriebswellen	0	0	0,4	0,1	0,2	0,1
Lenkanlage	0	0,2	0,5	0,5	0,6	0,5
Lenkgelenke	0,1	0,1	0,1	0,7	0,7	0,8
Rost/Riss/Bruch	0,1	0	0,2	0,4	0,5	1,6
Ölverlust Motor/Antrieb	1,3	2,7	5,1	9,4	13,1	17,6
Motormanagement/AU	1,6	4,7	4,0	5,7	5,1	7,3
Auspuffanlage	0,1	0,3	1,5	5,2	5,5	6,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,4	0,9	0,9	1,3	1,7	1,2
Funktion Feststellbremse	0,1	0,2	0,3	0,7	1,1	0,3
Bremsleitungen	0	0	0	0,3	0,4	0,4
Bremsschläuche	0	0	0,2	0,2	0,1	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	1,8	3,4	4,0	4,1	4,1	3,7

VIELSEITIGKEIT MIT SCHWÄCHEN

Von der Türkei nach Spanien

Zwölf Jahre lang wurde der italienische City Van in der Türkei gebaut – auf einer gemeinsam mit GM entwickelten Plattform. Die Variationsmöglichkeiten waren groß: zwei Radstände, zwei Dachhöhen, Fahrgestell für Spezialaufbauten, Kombi, Kastenwagen und sogar ein Pickup. Der bis zum Jahr 2020 angebotene Erdgasmotor bot Gelegenheit, Transportaufgaben abgasärmer und kostengünstiger zu erledigen. Benziner, Diesel und Elektro – bei den angebotenen Motorisierungen profitiert der aktuelle Doblò von der Vielfalt des Stellantis-Kon-

zerns. Seit 2022 entsteht er wie seine Schwestermodelle im spanischen Vigo. Die Kunden können zwei unterschiedlich lange Radstände wählen.

Genau hinschauen lohnt sich

Jeder vierte Doblò weist bereits nach fünf bis sechs Jahren erhebliche Mängel auf; vor allem Abblendlicht, Achsfedern/Dämpfer und das Thema Ölverlust machen häufiger Probleme als üblich. Interessant: Bei den ganz frühen Baujahren des City Vans bleiben die Beanstandungen selbst bei sehr hohen Laufleistungen auf einem soliden Niveau.

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

Praxis-Urteil

Die aktuelle Generation des Fiat Doblò Cargo schließt sich in Sachen Mängelliste nahtlos an die vorherige an. Da vor allem die Dieselmotoren hohe Laufleistungen erreichen, sollte mit steigendem Alter die Fahrzeugwartung intensiviert werden.

Modellpflege

2010 Zweite Generation
2015 Facelift und Euro 6
2022 Dritte Generation (Stellantis)
2024 Facelift, neue Bugpartie

FORD TRANSIT CONNECT / TOURNEO CONNECT



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	72	95	121	141	149
Ohne Mängel	80,6	71,4	66,7	55,2	50,8	40,4
Geringe Mängel	8,8	11,9	11,8	13,3	17,0	26,7
Erhebliche Mängel	10,2	16,4	21,2	31,0	31,8	30,8
Gefährliche Mängel	0,3	0,4	0,3	0,6	0,5	2,0

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,0	3,2	5,2	6,2	5,9	8,6
Beleuchtung vorn	3,7	3,1	3,4	5,5	4,3	3,1
Beleuchtung hinten	1,4	2,5	4,5	8,9	13,9	23,1
Blinker/Warnblinker	0,1	0,2	0,4	0,8	1,0	3,4
Achsaufhängung	0	0,3	0,7	1,8	2,2	4,8
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,1	1,7	5,9	6,7	3,2
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0	0,2
Lenkanlage	0	0,1	0,1	0,1	0,2	1,3
Lenkgelenke	0,1	0,6	1,2	1,0	0,5	0,6
Rost/Riss/Bruch	0	0	0	0	0	3,3
Ölverlust Motor/Antrieb	1,0	4,8	4,4	5,0	6,3	24,9
Motormanagement/AU	0,5	2,6	6,1	15,3	9,9	3,2
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,5	1,6	2,4	4,4
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,1	0,2	0,7	1,1
Funktion Feststellbremse	0	0	0,1	0,3	0,8	3,8
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,1	2,7
Bremsschläuche	0	0	0,1	0	0	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	0,8	3,0	3,3	3,2	4,0	6,0

AUF BASIS DES PLATZHIRSCHS

Die aktuelle dritte Modellgeneration des Ford Transit Connect / Ford Tourneo Connect baut auf Volkswagen-Technik auf und teilt sich fast alle Teile mit dem Platzhirsch Caddy. Mit einer Nutzlast von bis zu 792 Kilogramm und bis zu 3,7 Kubikmetern Ladevolumen erledigt der kompakte Lieferwagen die unterschiedlichsten Transportaufgaben.

Dabei setzt Ford auf zwei Antriebsphilosophien: Dieselmotoren oder Plug-in-Hybrid (elektrische Reichweite bis zu 117 Kilometer). Zum Aufladen von elektronischen Geräten und sonstigen Werkzeug-

gen stehen an Bord zwei 12-Volt-Steckdosen sowie zwei USB-C-Buchsen (45 Watt) zur Verfügung.

Bei Vielfahrern beliebt

Bereits fünf bis sechs Jahre alte Exemplare knabbern an der 100.000-Kilometer-Marke; häufigste Beanstandungen sind hier Motormanagement/AU, Abblendlicht sowie die hintere Beleuchtung. Die beim Vorgänger noch recht häufig zu beobachtende Schwäche der Achsfedern/Dämpfung scheint mit dem Wechsel auf die robuste VW-Hinterachskonstruktion ausgemerzt zu sein.

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

Praxis-Urteil

Dank der gutmütigen Fahrwerksabstimmung erinnert das Fahrgefühl des City Vans eher an einen Pkw. Das Cockpit lässt aufgrund zahlreicher Assistenten und zeitgemäßer Online-Anbindung wenig Wünsche offen.

Modellpflege

2002 Erste Generation
2006 Facelift
2013 Zweite Generation
2018 Facelift, Euro 6d Temp Motoren
2024 Dritte Generation auf VW-Plattform, auch als Plug-in-Hybrid

FORD TRANSIT COURIER / TOURNEO COURIER



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	30	55	78	99	-	-
Ohne Mängel	87,1	77,5	70,3	57,4	-	-
Geringe Mängel	5,0	9,5	12,2	12,8	-	-
Erhebliche Mängel	7,8	12,7	17,2	28,9	-	-
Gefährliche Mängel	0	0,3	0,4	0,9	-	-

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

LIEFERWAGEN MIT PKW-TECHNIK

Die aktuelle Generation des Transit Courier basiert – wie auch die Pkw-Variante Tourneo Courier – auf der technischen Plattform des Ford Puma und wird ebenfalls in Rumänien gefertigt. Der Vorgänger wurde noch im türkischen Werk von Ford Otosan produziert, einem Joint Venture von Ford und der Koç-Familie.

Auch mit E-Antrieb erhältlich

Die seit dem Jahr 2024 erhältliche Elektro-Version des Transit Courier bietet bis zu 293 Kilometer elektrische Reichweite, erlaubt bis zu 700 Kilogramm Zuladung und verfügt über einen Laderaum, der Platz für zwei Europalet-

ten bietet. Egal ob Verbrennungs- oder Elektromotor: Die Trennwand mit Durchlade auf der Beifahrerseite ermöglicht das Verladen von bis zu 2,60 Meter langen Gegenständen.

Einer der Zuverlässigsten

Sieben von zehn Ford Transit Courier / Tourneo Courier kommen nach fünf bis sechs Jahren komplett ohne Mängel durch die Prüfung – das ist bei den City Vans ein echter Top-Wert. Die Problemfelder eine Altersklasse darüber lassen sich schnell identifizieren: Motormanagement/AU und hintere Beleuchtung zeigen Schwächen.

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

Praxis-Urteil

Auch bei der zweiten Generation des Transit Courier und Tourneo Courier auf Pkw-Technik zu setzen, scheint sich auszuzahlen. Denn bereits beim zuverlässigen Vorgänger diente ein anderes Ford-Modell (B-Max) als Lieferant der technischen Basis. Wer einen kompakten Lieferwagen sucht, sollte den Transit Courier in Betracht ziehen. Die guten HU-Ergebnisse sprechen zudem für eine solide Alltags-tauglichkeit.

Modellpflege

2014 Erste Generation
2023 Zweite Generation
2024 Elektro-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.

MERCEDES-BENZ CITAN						
						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	39	65	99	122	144	164
Ohne Mängel	82,6	67,7	56,7	47,1	41,7	36,6
Geringe Mängel	6,3	14,5	17,7	19,1	17,1	19,6
Erhebliche Mängel	10,9	16,4	22,4	27,8	30,5	32,2
Gefährliche Mängel	0,1	1,4	3,1	6,0	10,6	11,4

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,6	4,9	6,3	7,2	9,1	9,4
Beleuchtung vorn	0,7	1,0	1,4	1,7	2,1	2,2
Beleuchtung hinten	2,5	13,6	21,6	26,5	27,3	28,6
Blinker/Warnblinker	0,2	0,2	0,7	0,6	0,5	0,9
Achsaufhängung	2,0	0,7	0,7	3,0	7,0	9,3
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,2	0,4	0,9	1,8	3,1
Antriebswellen	0	0	0,3	0,2	0,3	0,5
Lenkanlage	0	0,2	0,2	0,2	0,3	0,6
Lenkgelenke	0,2	0,7	3,5	5,2	8,6	11,9
Rost/Riss/Bruch	0	0	0	0,1	0,1	0,1
Ölverlust Motor/Antrieb	0,2	0,8	1,4	2,5	3,4	5,1
Motormanagement/AU	0,4	1,5	3,1	5,0	7,2	4,8
Auspuffanlage	0	0,1	0,2	0,5	1,4	2,0
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,4	0,4	0,7	0,9	1,2
Funktion Feststellbremse	0,1	0,3	0,5	0,8	1,2	1,9
Bremsleitungen	0	0,1	0,3	1,2	4,7	7,8
Bremsschläuche	0	0	0,2	0,2	0,1	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	0,7	2,8	4,6	6,4	6,4	7,4

SCHWÄBISCHER FRANZOSE

Selbstbewusst trägt der Citan den Stern im Grill. Doch die technische Basis des 2012 eingeführten Hochdachkombis – inklusive der Motoren – stammt vom Kangoo des früheren Kooperationspartners Renault. Auch die soeben eingestellte zweite Generation hielt an dieser Strategie fest. Die Schwaben betonten jedoch bei jeder Gelegenheit, die Fahrwerksabstimmung selbst erledigt und dem Thema Geräuschdämmung verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt zu haben. Im Cockpit ist im Jahr 2024 moderne Technik eingezogen – inklusive Online-Anbindung.

Gleiche Gene, mehr Kilometer und Premium-Aufpreis

Fahrer des Mercedes-Benz Citan kommen auf eine höhere Laufleistung als jene des preisgünstigeren Renault Kangoo. Abgesehen davon lassen sich in der Mängelstatistik keine großen Unterschiede zwischen den beiden Modellen ausmachen. Die äußerst zuverlässigen Motoren knacken regelmäßig die 150.000-Kilometer-Marke. Schwachstellen bei den elf bis zwölf Jahre alten Exemplaren sind die hintere Beleuchtung und ausgeschlagene Lenkgelenke.

verkehrsRUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil

Auch wenn der Citan kürzlich ersatzlos aus dem Modellprogramm gestrichen wurde, bleibt er für Gebrauchtwagenkäufer interessant. Die robusten Motoren gelten als langlebig, viele Exemplare erreichen hohe Laufleistungen. Und: Unternehmen, die auch größere Transporter von Mercedes-Benz in der Flotte haben, schätzen den Service aus einer Hand.

Modellpflege

2012 Erste Generation

2021 Zweite Generation

2023 Elektro-Variante

2026 Produktionsende

OPEL COMBO						
						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	69	85	108	124	140
Ohne Mängel	78	71,6	64,2	52,7	51,0	43,3
Geringe Mängel	9,4	9,4	13,1	14,0	15,8	19,2
Erhebliche Mängel	12,4	18,8	22,2	32,8	32,5	36,7
Gefährliche Mängel	0,3	0,3	0,5	0,3	0,6	0,8

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	4,3	6,0	7,3	10,5	12,9	14,1
Beleuchtung vorn	1,4	0,8	1,2	2,4	2,5	2,8
Beleuchtung hinten	3,5	4,4	6,3	7,3	7,8	9,1
Blinker/Warnblinker	0,3	1,0	2,1	4,5	4,2	7,6
Achsaufhängung	0,3	0,5	2,9	6,2	6,4	9,4
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,2	1,2	5,2	6,0	9,7
Antriebswellen	0,3	0,2	0,3	0,2	0,1	0,3
Lenkanlage	0	0	0,2	0,4	0,5	0,6
Lenkgelenke	0,2	0,5	0,9	0,4	0,5	1,4
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,1	0	0,1	0,6	1,7
Ölverlust Motor/Antrieb	0,7	2,3	5,3	9,5	10,2	17,1
Motormanagement/AU	0,8	3,6	3,6	5,6	5,3	5,5
Auspuffanlage	0,2	0,3	2,0	6,2	5,7	6,6
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,3	0,6	1,8	1,8	1,6
Funktion Feststellbremse	0,1	0,1	0,1	0,6	1,2	0,9
Bremsleitungen	0,1	0	0	0,2	0,3	0,8
Bremsschläuche	0	0	0,2	0,1	0,3	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	1,9	5,0	4,9	4,7	4,4	5,0

UNAUFFÄLLIGER ARBEITER

Aus der Mitte der Stellantis-Markenwelt kommt der Opel Combo als Hochdachkombi und Kastenwagen um die Ecke gefahren. Zur Wahl stehen Benzin, Diesel und Elektroantrieb. Als technologisch interessante Erweiterung des im Jahr 2024 erfolgten Facelifts bieten die Rüsselsheimer ihren Lieferwagen seit Anfang 2025 auch als 4x4-Variante an – umgebaut beim traditionsreichen Allradspezialisten Dangel im Elsass. Die Elektroversion mit dem 50-kWh-Akku schafft aktuell Strecken bis zu 345 Kilometer. Und speziell für preisbewusste Gewerbetreibende bietet Opel neuerdings eine

abgespeckte Version des Opel Combo mit weniger glänzendem Kunststoff rund um den Blitz und einem unlackierten Stoßfänger an.

Autsch, der Auspuff

Nach fünf bis sechs Jahren kommen noch fast zwei Drittel der geprüften Fahrzeuge ohne Mängel durch. Ein negativer Ausreißer: Ölverlust an Motor/Antrieb. Beim Vorgängermodell, das noch auf dem Fiat Doblo basierte, macht ab einem Fahrzeugalter von sieben bis acht Jahren die Auspuffanlage mehr Kummer als üblich.

verkehrsRUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil

Im mittleren Alter (5 bis 6 Jahre) fährt der Combo häufiger mangelfrei über den Prüfstand als seine Stellantis-Geschwister. Dafür ist entweder das ruhigere Gemüt von Opel-Kunden oder die gute Arbeit der Werkstätten verantwortlich.

Modellpflege

2011 Combo D auf Basis des Fiat Doblo

2018 Combo E

2021 Elektroversion

2024 Facelift

2025 Dangel-Allradantrieb

PEUGEOT PARTNER/RIFTER						
						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	39	68	94	113	-	-
Ohne Mängel	80,8	69,7	61,7	49,8	-	-
Geringe Mängel	8,1	11,6	15,3	19,6	-	-
Erhebliche Mängel	11,1	18,3	22,6	30,0	-	-
Gefährliche Mängel	0	0,3	0,4	0,6	-	-

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

GOKART-GEFÜHL IM LIEFERVERKEHR

Einfach drüber schauen

Die französische Marke Peugeot ist die bislang einzige, die seit mehreren Jahren auffallend kleine Lenkräder in ihre Autos baut. Um die digitale Instrumententafel abzulesen, schaut man einfach übers Lenkrad drüber. Dadurch herrscht im Partner, dessen Pkw-Variante auf den Namen Rifter hört, ein Hauch Gokart-Feeling – nach wie vor ein Alleinstellungsmerkmal bei den leichten Nutzfahrzeugen.

Wahlmöglichkeiten

Ob Otto-, Diesel- oder Elektromotor: Peugeot-Kunden können sich für ihren

Lieblingsantrieb entscheiden. Beim elektrischen E-Partner reicht der Strom aus dem 50-kWh-Akku bis zu 354 Kilometer weit (WLTP). Zudem ergänzt eine neue Basisversion des Partners speziell für Gewerbetreibende neuerdings das Angebot.

Kaum Patzer bei der Prüfung

Abgesehen von der hinteren Beleuchtungsanlage, die bei sieben bis acht Jahre alten Fahrzeugen in jedem fünften Fall bemängelt wird, leistet sich der Peugeot Partner keine Patzer. Bei der ersten Vorführung kommen mehr als 80 Prozent mängelfrei durch die Prüfung.

verkehrsRUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil

Wer viel in der Stadt unterwegs ist, sollte sich die Elektroversion ansehen. Hier punktet das Modell mit kompakten Abmessungen und guter Wendigkeit. Die Nutzlast liegt beim E-Partner bei höchstens 780 Kilogramm. Praktisch: Das Ladevolumen bleibt trotz Batterie erhalten, weil diese im Fahrzeugboden sitzt.

Modellpflege

2008 Zweite Generation

2014 Elektroversion

2018 Dritte Generation, auch als Elektroversion

2024 Modellpflege

* 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.

RENAULT KANGOO						
						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	36	65	86	110	132	154
Ohne Mängel	84,1	70	61,0	53,8	45,5	39,7
Geringe Mängel	6,8	13,0	15,8	17,5	16,7	17,9
Erhebliche Mängel	8,9	15,7	19,6	22,3	29,0	32,9
Gefährliche Mängel	0,2	1,4	3,5	6,4	8,8	9,5

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	3,0	4,2	6,1	7,6	8,9	11,0
Beleuchtung vorn	0,4	0,4	0,4	0,6	1,1	1,3
Beleuchtung hinten	2,3	10,5	19,6	22,7	24,2	24,7
Blinker/Warnblinker	0,2	0,3	0,4	0,4	0,6	2,3
Achsaufhängung	0,7	0,9	0,8	1,5	5,4	8,6
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,5	0,5	1,7	4,0	5,7
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0	0,2	0,4
Lenkanlage	0	0,1	0,1	0,3	0,5	0,9
Lenkgelenke	0,1	0,6	2,3	3,1	6,6	10,5
Rost/Riss/Bruch	0,1	0	0,1	0,1	0,2	0,4
Ölverlust Motor/Antrieb	0,4	0,8	1,3	2,1	3,5	7,2
Motormanagement/AU	0,5	1,5	2,5	3,8	5,6	5,4
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,1	0,2	0,6	1,2
Funktion Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,3	0,6	0,7	1,0
Funktion Feststellbremse	0,1	0,2	0,4	0,9	0,7	1,4
Bremsleitungen	0	0	0,3	1,0	4,6	8,2
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	0,6	3,3	5,1	4,5	6,2	6,7

KLASSIKER IN DRITTER GENERATION

Abgerundete Ecken waren sein Erkennungsmerkmal: Der Kangoo der ersten Generation zählt zu den stilprägenden Nutzfahrzeugen der jüngeren Automobilgeschichte. Inzwischen ist der Kangoo – abgeleitet vom englischen Wort für Känguru („kangaroo“) – merklich gewachsen: Die erste Fassung 1997 war ein wendiges Vier-Meter-Auto, 1,66 Meter breit. Heutzutage ist der Kangoo 1,92 Meter breit und seine kürzeste Ausführung fast viereinhalb Meter lang. Der Kastenwagen mit dem Beinamen Rapid bietet in der Langversion bis zu 4,9 Kubikmeter Ladevolumen und eine maximale Zuladung von 901

Kilogramm (Elektro: 702 Kilogramm). Bis 2026 setzte auch Mercedes-Benz auf den Kangoo und nutzte ihn als technische Basis für den Citan. Weiterhin läuft er bei Nissan als Townstar.

Vorbildlich im Neuzustand

In den ersten zwei Jahren landet der Franzose in Sachen Mangelfreiheit auf Platz 2. Aber: Nur 61 Prozent der fünf- bis sechsjährigen Kangoo bekommen die Plakette ohne Mängel ausgestellt. Hier sind vor allem die Heckbeleuchtung und die Bremsstrommeln/-scheiben für Sorgenfalten bei den Sachverständigen verantwortlich.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Der Renault Kangoo überzeugt weniger durch Extravaganza als durch seine Alltagstauglichkeit. Großes Ladevolumen, zahlreiche Varianten und langlebige Motoren sprechen für den Franzosen. Vom Kultdesign der ersten Generation ist natürlich nichts mehr zu sehen, der Renault Kangoo fällt optisch kaum auf im Straßenverkehr. Vor allem Vielfahrer schätzen den Kangoo wegen seiner als robust geltenden Antriebe.	
Modellpflege	
2008 Zweite Generation	
2021 Dritte Generation, auch als Elektroversion	

STREETSCOOTER B14/B16						
						
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	31	-	-	-	-
Ohne Mängel	-	66,3	-	-	-	-
Geringe Mängel	-	6,4	-	-	-	-
Erhebliche Mängel	-	26,4	-	-	-	-
Gefährliche Mängel	-	0,8	-	-	-	-

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

ELEKTRISCHE EPISODE

An der RWTH Aachen wurde in den 2010er-Jahren an einem möglichst kostengünstigen Elektroauto für die Kurzstrecke geforscht. Die Deutsche Post hielt es für eine gute Idee, daraus ihr eigenes Zustellfahrzeug zu machen. Im Jahr 2014 wurde die damalige StreetScooter GmbH zur hundertprozentigen Post-Tochter und die Produktion wurde hochgefahren. Neben den Modellen Work und Work L gab es zeitweise auch einen Work XL auf Basis des Ford Transit. Anderthalb Jahre nach dem Verkauf des Unternehmens an ein Konsortium wurde Insolvenz angemeldet. Nach einem

gescheiterten Rettungsversuch sollte die Produktion von Düren nach Thailand verlegt werden.

Stark belastet

Viele StreetScooter sind nach wie vor im Einsatz, auch bei der Post. Ihre täglichen Fahrten knapp an der Beladungsgrenze sowie das ständige Anfahren und Bremsen nahe der Bordsteinkante fordern viel vom Material: Überdurchschnittlich oft leiden die Achsaufhängung und die Lenkgelenke. Nur zwei Drittel der drei bis vier Jahre alten Fahrzeuge kommen mängelfrei durch die Prüfung.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Auch Jahre nach dem Produktionsende verrichten viele StreetScooter weiterhin ihren Dienst im innerstädtischen Lieferverkehr. Für Käufer mit klar definiertem Einsatzprofil können gebrauchte Exemplare eine preisgünstige Alternative sein. Abgesehen von einigen bekannten Schwächen wie beispielsweise der reduzierten Reichweite im Winter sind die Fahrzeuge durchaus zuverlässig.	
Modellpflege	
2016 Work L	
2017 Modell XL (Ford Transit Basis)	
2024 Produktionsende in Düren	

VOLKSWAGEN CADDY						
						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	40	68	95	122	145	163
Ohne Mängel	83,8	78,9	74,3	65,3	60,1	55,0
Geringe Mängel	7,5	9,5	11,4	16,5	17,0	16,7
Erhebliche Mängel	8,5	11,5	14,1	17,9	22,2	27,4
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	0,3	0,5	0,7

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

DIE DEUTSCHE MESSLATTE

Start als „Golf-Pick-up“

Der Caddy ist seit 2003 ein im polnischen Poznań produziertes leichtes Nutzfahrzeug, das von Volkswagen sowohl als Kastenwagen als auch als Hochdachkombi angeboten wird. In den Jahrzehnten davor war er eine Art umgebaute Polo und davor ein kleiner Pick-up auf Basis der ersten Golf-Generation.

Evolution statt Revolution

Die aktuelle fünfte Generation bietet eine spürbare Neuerung: Die bisher übliche Starrachse wurde durch eine Verbundlenkerachse ersetzt. Auf einen Elektro-Caddy verzichtet Volkswagen weiterhin,

der seit dem Jahr 2024 erhältliche Plug-in-Hybrid fährt immerhin elektrisch bis zu 121 Kilometer weit.

Gebrauchte erster Güte

Der VW Caddy kommt bei entsprechender Wartung erstaunlich nahe an das Prädikat „mängelfreier Gebrauchtwagen“ heran. Sechs von zehn Fahrzeugen in der Altersklasse neun bis zehn Jahre kommen ohne Beanstandungen durch die Hauptuntersuchung. Bei noch älteren Exemplaren mit mehr als 160.000 Kilometern auf der Uhr verhalten sich die Themen Achsaufhängung, Ölverlust und Auspuffanlage etwas auffällig.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Wer einen vielseitigen Hochdachkombi oder Stadtlieferwagen sucht, kommt am Caddy kaum vorbei. Der Caddy zählt damit seit Jahren zu den Referenzen im Segment. Aber: Die Konkurrenz wird stärker. Dennoch behält der Caddy seinen Spitzenplatz – sowohl bei den Zulassungen als auch in der Prüfstatistik. Volkswagen Nutzfahrzeuge gibt fünf Jahre Garantie.	
Modellpflege	
2015 Caddy IV	
2020 Caddy V	
2024 Plug-in-Hybrid-Version	
2026 Facelift, neues Cockpit	

* 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)	41	75	102	125	156	169
Ohne Mängel	75,5	66,3	61,3	54,8	47,7	40,6
Geringe Mängel	9,3	13,8	15,8	18,0	18,7	20,6
Erhebliche Mängel	14,9	19,3	21,8	25,9	31,5	36,7
Gefährliche Mängel	0,3	0,5	1,1	1,2	1,9	1,8

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

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

GUTE WARTUNG VORAUSGESETZT

Der Jumper setzt seit 1982 die langjährige Citroën-Transporter-Tradition des legendären Type H (1948 bis 1981) fort, dessen niedrige Ladekante in Höhe von nur 35 Zentimetern über der Fahrbahn unerreicht blieb. Der Jumper ist Teil der sogenannten Sevel-Familie – benannt nach dem Gemeinschaftsunternehmen von Fiat und PSA. Außer den Kernmarken Fiat, Peugeot und Citroën gab es zeitweilig Ausführungen der Marken Alfa Romeo, Iveco, Talbot, Ram, neuerdings auch von Opel und Toyota. In der ersten Generation hieß der Wagen Citroën C25, seit 1994 heißt er Jumper. Die aktuelle

Generation Jumper II ist mit zahlreichen Modellpflegen seit zwanzig Jahren auf dem Markt.

Fast 15 Prozent fielen durch

Die geprüften Exemplare zeichnen sich durch hohe Kilometerleistungen aus, was auf Langstrecken- und Kurierfahrzeuge hindeutet, mit denen wenig schonend umgegangen wird: Nach zwei Jahren mussten schon 14,9 Prozent zum zweiten Mal vorfahren, nach zwölf Jahren gar 36,7 Prozent. Ölverlust, Achsfedern, Abblendlicht und Beleuchtung hinten waren die Hauptschwachpunkte.

Praxis-Urteil

Für günstige Anschaffungspreise müssen in einigen Teilen Verarbeitungsschwächen in Kauf genommen werden, die eine künftige gute Wartung voraussetzen.

Modellpflege

2006 Dritte Generation, Jumper II, Dangel-Allrad
2011 Erste Modellpflege, alle Motoren Euro 5
2014 Zweite Modellpflege, Euro 6-Motoren
2021 Dritte Modellpflege
2022 Elektroantrieb e-Jumper
2024 Vierte Modellpflege, Euro 6e, e-Jumper verbessert

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

CITROËN JUMPY



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	73	105	136	-	-
Ohne Mängel	-	66,9	62,3	51,1	-	-
Geringe Mängel	-	16,4	17,0	22,8	-	-
Erhebliche Mängel	-	16,7	20,6	25,4	-	-
Gefährliche Mängel	-	0	0,1	0,6	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	-	3,6	4,6	7,4	-	-
Beleuchtung vorn	-	2,6	3,2	2,3	-	-
Beleuchtung hinten	-	5,8	10,2	14,9	-	-
Blinker/Warn blinker	-	0,2	0,7	1,5	-	-
Achsaufhängung	-	0,2	1,3	2,7	-	-
Achsfedern/Dämpfung	-	0,2	0,3	0,7	-	-
Antriebswellen	-	0,2	0,6	0,9	-	-
Lenkanlage	-	0,1	0,1	0,2	-	-
Lenkgelenke	-	0,1	0,2	0,3	-	-
Rost/Riss/Bruch	-	0,2	0,4	0	-	-
Ölverlust Motor/Antrieb	-	8,7	9,7	15,1	-	-
Motormanagement/AU	-	5,6	4,7	4,0	-	-
Auspuffanlage	-	0,2	0,3	2,3	-	-
Funktion Betriebsbremsanlage	-	0,5	0,3	0,8	-	-
Funktion Feststellbremse	-	0,2	0,7	1,0	-	-
Bremsleitungen	-	0	0	0,2	-	-
Bremsschläuche	-	0	0,1	0	-	-
Bremstrommeln/-scheiben	-	4,9	5,6	6,1	-	-

VIELSEITIGER EINTONNER

Auch vollelektrisch lieferbar

Seit der Modelleinführung von Citroën Jumpy und Peugeot Expert im Jahr 1995 entwickelte sich eine wechselvolle Eintonner-Geschichte mit dem langjährigen Kooperationspartner Fiat (Scudo) und einer Zusammenarbeit mit Toyota (Proace). In dieser europäisch-japanischen Viererkonstellation gibt es die Modelle bis heute.

Aktuell steht der Jumpy in drei Längen und zwei Höhen zur Verfügung. Motorseitig existiert er als Selbstzünder und als batterieelektrisches Modell. Der Brennstoffzellenantrieb wurde 2025 eingestellt.

Trommeln und Scheiben machen Probleme

Im ausgewerteten Dreigestirn mit dem Toyota Proace und Peugeot Expert weist der klassische Verbrenner Citroën Jumpy mit 62,3 Prozent den höchsten Anteil ohne Mängel aus – im mittleren Lebensalter von fünf bis sechs Jahren und einer jährlichen Laufleistung von rund 20.000 Kilometern. Während Bremsleitungen und -schläuche ohne Auffälligkeiten sind, kommt es bei den Bremsstrommeln und -scheiben wiederholt zu Problemen. Auch Ölverlust und Beleuchtungsthemata gehören zu den bekannten Schwierigkeiten.

Praxis-Urteil

Mit wirtschaftlichen und tendenziell langlebigen Dieselmotoren hat sich der Jumpy in der Eintonner-Klasse sein Ansehen erworben. Die Einhaltung der Serviceintervalle merzt bekannte Schwächen aus.

Modellpflege

1995 Modelleinführung
2007 Zweite Generation
2016 Dritte Generation
2020 Mit batterieelektrischem Antriebsstrang lieferbar
2021 Einführung mit Brennstoffzelle
2023 Modellpflege, neue Frontpartie, verbesserte Assistenzsysteme

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

* 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)	48	87	120	148	172	177
Ohne Mängel	75,9	65,4	57,7	52,8	48,8	43,7
Geringe Mängel	10,4	13,2	15,2	17,3	16,8	18,4
Erhebliche Mängel	13,5	20,7	26,0	28,3	32,6	35,2
Gefährliche Mängel	0,2	0,7	1,0	1,5	1,6	2,4

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

FORD TRANSIT / TOURNEO						
						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	43	79	109	136	158	163
Ohne Mängel	80,7	71,8	64,1	56,1	49,8	38,0
Geringe Mängel	9,1	13,1	17,1	19,6	21,3	23,0
Erhebliche Mängel	10,1	14,9	18,4	23,8	28,3	37,5
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,4	0,4	0,5	1,2

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,3	2,8	3,3	4,3	4,9	8,8
Beleuchtung vorn	2,0	2,1	3,0	3,6	2,9	2,1
Beleuchtung hinten	2,9	5,5	8,5	11,6	13,5	28,1
Blinker/Warnblinker	4,0	6,5	7,4	8,8	8,8	5,2
Achsaufhängung	0,2	0,6	1,0	3,1	7,1	12,5
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,6	1,4	1,8	2,0	3,5
Antriebswellen	0,1	0,2	0,2	0,5	0,7	1,2
Lenkanlage	0,1	0,2	0,6	1,2	1,7	2,3
Lenkgelenke	0,2	0,2	0,4	0,5	1,1	2,2
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	4,3
Ölverlust Motor/Antrieb	2,0	2,8	5,9	8,1	9,8	15,4
Motormanagement/AU	0,7	1,4	2,5	3,5	2,8	3,7
Auspuffanlage	0,1	0,1	0,2	1,2	2,5	0,9
Funktion Betriebsbremsanlage	0,1	0,3	0,5	0,5	0,9	1,3
Funktion Feststellbremse	0	0,1	0,2	0,3	0,7	1,1
Bremsleitungen	0	0	1,0	2,5	5,6	10,5
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,1	0,3
Bremstrommeln/-scheiben	0,9	2,4	3,2	3,8	5,0	7,9

FORD TRANSIT CUSTOM / TOURNEO CUSTOM						
						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	41	75	103	128	152	171
Ohne Mängel	85,4	75,9	69,9	59,8	54,4	47,0
Geringe Mängel	6,1	9,6	11,6	15,8	19,6	22,9
Erhebliche Mängel	8,5	14,4	18,2	24,1	25,5	29,4
Gefährliche Mängel	0	0,2	0,3	0,3	0,4	0,6

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

REISEMOBIL NUMMER 1

Der Fiat Ducato bildet den Mittelpunkt des Stellantis-Transporter-Schwarms, um den sich alles dreht – nicht nur in seiner Heimat Italien, sondern auch in Deutschland. Die Ursachen liegen weit zurück: Das Management der damals noch in Heilbronn ansässigen Deutsche Fiat erkannte den wirtschaftlichen Wert des Transportergeschäfts und ermutigte seine Händler: „Macht hoch die Tür, die Tore weit!“ Die Werkstätten wurden so fit für die Wartung von breiteren Fahrzeugen mit höheren Dächern. Ein anderer Schwerpunkt war die Belieferung von

Wohnmobil-Ausbauern mit günstigen Basismodellen. Bis heute ist der Fiat Ducato hier die unangefochtene Nr. 1.

Mitunter eine Frage der Einstellung

Was die Mängelliste betrifft, so schleppt der Ducato seit Jahren erhöhten Ölverlust mit sich herum. Die Motoren werden nicht im Sevel-Sud-Werk (heute: Stellantis Atesa) hergestellt, sondern zugeliefert. Weitere Schwachpunkte sind die Beleuchtungsanlage hinten sowie das Abblendlicht.

DER LANGZEIT-LASTESEL

Das Ford-Transporter-Urgestein Transit feierte 2025 sein 40-jähriges Produktionsjubiläum. In siebter Generation seit 2014 wird er heutzutage nur noch in der Türkei hergestellt – zuvor auch in Belgien und Großbritannien. Im Jahre 1995 verwendeten sie bei Ford erstmals die Bezeichnung Tourneo für die Kleinbusse zur Personenbeförderung. Ein gründliches Facelift der aktuellen Generation erfolgte 2019 – erkennbar an der modifizierten Frontpartie. Der Transit bzw. Tourneo ist mit Vorder-, Hinter- oder Allradantrieb bestellbar. Außer Dieselmotoren gibt es seit 2022 eine Ausführung mit Elektroantrieb namens

E-Transit. Seit 2024 ist zudem eine Version mit größerer Batterie erhältlich, die bis zu 400 Kilometer Reichweite (WLTP) ermöglicht.

Ölverlust steigt kontinuierlich

Nach zwei Jahren besteht jedes zehnte Fahrzeug die Prüfung nicht im ersten Anlauf, 80 Prozent waren ohne Mängel. Wie die Mitbewerber zeigt auch der Ford Schwächen bei der Beleuchtungsanlage. Der Ölverlust von Motor und Getriebe steigt von zwei Prozent kontinuierlich auf 15,4 Prozent nach zwölf Jahren. Dann machten auch die Achsaufhängung und die Bremsleitungen größere Probleme.

AUGENHÖHE MIT DEM MARKTFÜHRER

Der Ford Transit Custom und seine Kleinbus-Fassung namens Tourneo Custom schaffen etwas sehr Seltenes: Bei der ersten TÜV-Prüfung nach zwei Jahren muss keiner wegen gefährlicher Mängel aus dem Verkehr gezogen werden.

So etwas gelingt nicht einmal dem langjährigen Maßstab in dieser Klasse, dem VW-Bus. Volkswagen hat in Sachen Qualität offenbar eine gute Wahl getroffen – und bei der Entscheidung für eine Zusammenarbeit gleich mit. Denn seit 2023 wird der Volkswagen Transporter auf Grundlage der zweiten Generation des Transit Custom in einem türkischen

Ford-Werk gebaut. Mit der ersten Generation ab 2012 wollte Ford dem Marktführer VW noch harte Konkurrenz machen, die natürlich weiterhin besteht, was den Verkauf über die beiden Händlernetze betrifft.

Besser als der große Bruder

Trotz ähnlich hoher Kilometerleistungen zeigen die Fahrzeuge in der Regel geringere Mängel als der große Transit-Bruder. Zweistellige Beanstandungen bei älteren Baujahren gab es nur bei der Achsaufhängung, dem Ölverlust bei Motor und Antrieb sowie dem weitverbreiteten Schwachpunkt der hinteren Beleuchtung.

verkehrs
RUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil
Nicht nur im gewerblichen Einsatz unterwegs: Über 40 Prozent der deutschen Reisemobil-fahrenden schätzen Wirtschaftlichkeit und Durchzugskraft der Dieselmotoren. Der Ducato deckt damit ein ungewöhnlich breites Einsatzspektrum ab. Das breite Servicenetz und die große Verbreitung erleichtern Wartung, Reparaturen und die Ersatzteilversorgung.

Modellpflege
2006 Dritte Generation
2014 Modellpflege, Euro 6 Motoren
2020 Elektroantrieb E-Ducato
2024 Alle Motoren Euro 6e

verkehrs
RUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil
Nach im Großen und Ganzen guten bis durchschnittlichen Prüfwerten kommt es bei zwölf Jahre alten Fahrzeugen zu einem teilweise drastischen Anstieg der Mängel bei Achsaufhängung, Bremsanlage, hinterer Beleuchtung und Rostbefall.

Modellpflege
1985 Erste Generation
2014 Siebte Generation, in den USA als T-Serie, Sicherheit auf Pkw-Niveau
2019 Erste Modellpflege
2022 E-Transit
2024 Zweite Modellpflege, Reichweite verlängert beim E-Transit

verkehrs
RUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil
Seit drei Jahren können sich die Fahrer eines Ford Transit Custom oder Tourneo Custom mit den höheren Weihen des Marktführers Volkswagen ausgezeichnet fühlen; denn ihr Auto bildet die technische Basis für den VW Transporter. Wer einen vielseitigen Transporter für Handwerk, Service oder Lieferverkehr sucht, findet im Transit Custom ein ausgereiftes Fahrzeug.

Modellpflege
2012 Erste Generation
2023 Zweite Generation, technisch baugleich mit VW Transporter
2024 Plug-in-Antrieb u. Elektrovariante

* 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.

MAN TGE							
							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	55	97	138	-	-	-	
Ohne Mängel	77,7	72,9	65,6	-	-	-	
Geringe Mängel	12,1	14,8	17,5	-	-	-	
Erhebliche Mängel	10,1	12,1	16,4	-	-	-	
Gefährliche Mängel	0,2	0,2	0,5	-	-	-	

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

DER ABGELEITETE

Clever: Obwohl der vom VW Crafter II abgeleitete MAN TGE erst im Frühjahr 2017 in den Handel kam, feiert man dieses Jahr zehnjähriges Jubiläum – er wurde ja bereits 2016 präsentiert. Mit Sondereditionen möchte MAN neue Kundschaft gewinnen. Zwischenzeitlich gab es auch einen Elektro-TGE, der jedoch eingestellt wurde. Dem Vernehmen nach tut sich auf diesem Gebiet erst 2028 etwas Neues. Der Diesel-TGE wird wie sein VW-Verwandter weiterhin im polnischen Werk Września gebaut und hat eine Aufwertung durch zusätzliche Ausführungen erfahren. Das Angebot reicht inzwischen von klassischen Kastenwagen über

Kombi- und Transportervarianten bis hin zu speziell für den Reisemobil-Ausbau vorbereiteten Basisfahrzeugen.

Dauerthema Heckleuchten

In den meisten Kategorien verhält sich der TGE in Sachen Reparaturanfälligkeit unauffällig bis durchschnittlich. Neben dem Dauerthema Beleuchtung am Heck gibt es einen Ausreißer – nämlich doppelt so viele Beanstandungen bezüglich Ölverlust wie bei den leichten Nutzfahrzeugen insgesamt. Allerdings scheinen die Entwickler dies bei neueren Jahrgängen besser in den Griff zu bekommen.

verkehrs
RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil

Mit dem großen Servicenetz und weithin individuellen Reparatur- und Wartungsangeboten punktet der MAN-Vertrieb zuverlässig. VW-Technik und das Modellportfolio sichern die Abdeckung vieler Kundenwünsche.

Modellpflege

2017 Einführung
2018 Elektro-Modell (inzwischen eingestellt)
2019 Neue Telematik, Wohnmobil-Ausführung
2024 Erweiterte Assistenzsysteme, Infotainment, Konnektivität

MAXUS DELIVER 9							
							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	44	-	-	-	-	-	
Ohne Mängel	56,5	-	-	-	-	-	
Geringe Mängel	9,1	-	-	-	-	-	
Erhebliche Mängel	33,6	-	-	-	-	-	
Gefährliche Mängel	0,8	-	-	-	-	-	

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

VERSUCHSBALLON AUS CHINA

Im Jahr 2020 wagte sich die chinesische Marke Maxus, ein Teil des SAIC-Konzerns, auf den deutschen Transportermarkt. Der Konzern kooperiert in seinem Heimatland unter anderem mit Volkswagen und ist Inhaber der ehemaligen britischen Pkw-Marke MG. Der Export nach Europa erfolgte zunächst mit damals noch dünn gesäten Elektrofahrzeugen und dem dieselgetriebenen Deliver 9, der in der großen Sprinter-Klasse antritt. Dank günstiger Preise und guter Ausstattung errang der Wagen einen zahlenmäßigen Achtungserfolg, der zu einer Aufnahme in den TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2026 führt.

Die Stunde der Wahrheit

Da schlägt nun die Stunde der Wahrheit: Nach zwei Jahren wurde ein Drittel der Prüflinge zu einem zweiten Anlauf nach Hause geschickt – im Durchschnitt sind das bei allen Nutzfahrzeugen lediglich zehn Prozent. Ohne Mängel war nur gut die Hälfte der geprüften Maxus Deliver – durchschnittlich erhalten über 80 Prozent dieser Altersklasse das Prädikat „mängelfrei“. Die Maxus-Schwachpunkte sind Beleuchtung, Feststellbremse, Bremstrommeln und -scheiben sowie Motormanagement/AU.

verkehrs
RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil

Günstige Anschaffungspreise und reichhaltige Ausstattung können die Mängel schon nach zwei Jahren nicht kaschieren. Der deutsche Importeur versucht, mit längerer Garantie gegenzusteuern. Damit verfolgt Maxus eine andere Marktstrategie als die etablierten Anbieter im Transportersegment.

Modellpflege

2021 Varianten mit Dieselmotor und Elektroantrieb in Deutschland
2024 Erste Modellpflege, erkennbar am schwarzen Kühlergrill; umfangreichere Ausstattung

MERCEDES-BENZ SPRINTER							
							
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	49	96	138	171	196	216	
Ohne Mängel	81	71,5	64,5	56,3	50,1	42,7	
Geringe Mängel	7,0	10,7	12,8	16,4	18,5	22,0	
Erhebliche Mängel	11,8	17,1	22,0	26,3	30,1	33,5	
Gefährliche Mängel	0,2	0,6	0,7	1,0	1,3	1,8	

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

AUF DEM SIEGERTREPPCHEN

Beim Sprinter ist man beinahe gewillt, folgende Aussage bei seinen diversen Ausführungen zu treffen: „Es gibt nichts, was es nicht gibt.“ Er ist obendrein der Namensgeber einer seit 1996 währenden Fahrzeugkategorie, nämlich der Sprinter-Klasse. Maßgeschneiderte Aufbauten vervollständigen die Palette der unterschiedlichen Längen, Höhen und Fahrerinnenkabinen.

Breite Antriebspalette

Zweiliter-Selbstzünder mit Leistungen zwischen 114 und 190 PS stehen aktuell zur Verfügung. Nicht nur für Ballungsgebiete hat sich auch der batterieelektri-

sche Sprinter mit einer Reichweite von bis zu 440 Kilometern nach oben gemauert. Für das kommende Jahr soll sich für eine erstklassige Ladegeschwindigkeit die 800-Volt-Technologie hinzugesellen.

Die üblichen Mängel

Nach zehn Jahren ist noch die Hälfte der Stern-Transporter mängelfrei. Aber jeder zehnte Sprinter weist nach ein bis zwei Jahren bereits erhebliche Mängel auf. Generell auffällige Probleme des Lademeisters bei durchschnittlicher Laufleistung von 200.000 Kilometern nach 10 Jahren sind Ölverlust Motor/Antrieb, Bremsleitungen und die Beleuchtung hinten.

verkehrs
RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil

Der Sprinter glänzt innerhalb der Premiumklasse mit einem hervorragenden Werterhalt. Sein extrem hohes Sicherheitslevel, gepaart mit robusten Motoren und dem vielseitigen MBUX-Infotainment, lässt ihn auf dem Siegertreppchen verweilen. Aber die Konkurrenz lauert.

Modellpflege

1996 Erste Generation
2006 Zweite Generation
2013 Modellpflege, Euro 6 Motoren
2018 Dritte Generation
2020 Einführung Elektro-Sprinter
2024 Facelift, E-Version mit mehr Reichweite

* 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 E-VITO							
							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	21	-	-	-	-	-	
Ohne Mängel	71,1	-	-	-	-	-	
Geringe Mängel	8,0	-	-	-	-	-	
Erhebliche Mängel	19,7	-	-	-	-	-	
Gefährliche Mängel	1,2	-	-	-	-	-	

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

E-VITO ERSTMALS IM TÜV-REPORT

Überall dort, wo vor Ort keine Abgase ausgestoßen werden sollen oder dürfen, bewegt sich der E-Vito auf leisen Sohlen. Ursprünglich als Zusteller-Kastenwagen mit einer Reichweite von 150 Kilometern für die sogenannte „Letzte Meile“ gedacht, gesellte sich 2020 der E-Vito Tourer zur Personenbeförderung hinzu – die Reichweite schnellte auf 421 Kilometer hoch. Dem wurde bei der Modellpflege 2024 noch eins draufgesetzt, da mithilfe des verbesserten Thermomanagements der Radius auf 480 Kilometer erweitert werden konnte. Auch der Kastenwagen hat längst in der Reichweite aufgeholt.

Beleuchtung und Feststellbremse

Nun ist der E-Vito erstmals mit repräsentativen Zahlen im vorliegenden TÜV-Report in die Statistik aufgenommen – also nach der ersten Vorfahrt zur Prüfung. Bei einer durchschnittlichen Laufleistung von jährlich rund 10.000 Kilometern wies beinahe jeder Fünfte erhebliche Mängel auf. Da in den meisten Bereichen keine auffälligen Beanstandungen vorlagen, spitzten sich die Schwierigkeiten auf Beleuchtung und Feststellbremse zu. Karosserie, Fahrwerk und Innenraum gelten Vito-typisch als langlebig.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Als Kastenwagen und Fahrzeug zur Beförderung bis zu neun Personen deckt der E-Vito eine große Bandbreite ab. Er gehört unter den Mitbewerbern zu den preislich hochwertigeren Angeboten. Das Ladetempo bei neuen Modellen ist zeitgemäß.	
Modellpflege	
2018 E-Vito Kastenwagen	
2020 E-Vito Tourer	
2021 Modellpflege Antriebsstrang	
2024 Reichweite auf 480 Kilometer gesteigert	
2024 Facelift, E-Version mit mehr Reichweite	

MERCEDES-BENZ VITO							
							
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	49	87	120	151	182	204	
Ohne Mängel	83,3	73,4	69,1	60,6	51,9	47,7	
Geringe Mängel	5,8	9,1	11,1	14,6	18,1	17,9	
Erhebliche Mängel	10,7	17,1	19,1	24,0	28,4	32,2	
Gefährliche Mängel	0,2	0,4	0,6	0,8	1,5	2,2	

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

DER VW-HERAUSFORDERER

Der Vito ist ein Langstreckenläufer. Über 200.000 Kilometer nach zehn Jahren sind keine Seltenheit. Das wird nur noch vom hauseigenen Sprinter übertrumpft. In jedem Fall wurde von Mercedes-Benz die erste Vito-Generation 1996 aus der Taufe gehoben – die V-Klasse als Kleinbus-Variante. Man wollte dem Wettbewerber VW Paroli bieten. Ab der zweiten Generation waren Rost-Qualitätsprobleme weggefeht, mittlerweile läuft schon die dritte Generation vom Band im Baskenland – als Kastenwagen, Tourer und Mixto, mit Diesel- und Benzinmotor, seit 2024 auch wieder als E-Vito.

Die Achillesferse ist die Achsaufhängung

Als stark beanspruchter Transporter hält sich der Vito tapfer. Wenn er in die zweistelligen Jahreszahlen kommt, zeigt er seine Achillesfersen in Achsaufhängung, Ölverlust und Feststellbremsen. Ansonsten ist das Mängelbild mehr oder weniger konform mit der Durchschnittsbetrachtung im leichten Nutzfahrzeugbereich: Dass nach rund fünf Jahren fast jeder fünfte Transporter mit signifikanten Problemen zur Prüfung vorgeführt, ist demnach keine Seltenheit.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Der Vito gilt mindestens in seiner ersten Lebenshälfte als ein solider Gefährte. Dass indes schon nach dem ersten Nutzungsjahr das Abblendlicht Thema bei einem Mercedes sein kann, verwundert etwas.	
Modellpflege	
1996 Erste Generation	
2003 Zweite Generation, Heck- und Allradantrieb	
2014 Dritte Generation, in Europa nur Vierzylinder-Diesel	
2018 Euro 6d Temp Diesel, E-Vito	
2024 Neuer Benzinmotor	
2025 Erweiterte Assistenzsysteme	

OPEL MOVANO							
							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	-	73	102	132	147	167	
Ohne Mängel	-	70,1	60,9	52,3	47,1	42,9	
Geringe Mängel	-	11,8	14,8	18,0	19,2	19,9	
Erhebliche Mängel	-	16,5	19,2	22,4	24,3	27,4	
Gefährliche Mängel	-	1,5	4,9	7,2	9,3	9,7	

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Abblendlicht	-	4,7	6,8	6,9	7,4	7,7	
Beleuchtung vorn	-	0,7	1,0	1,2	1,3	1,2	
Beleuchtung hinten	-	5,9	12,8	16,8	18,1	20,0	
Blinker/Warnblinker	-	2,6	3,6	5,1	5,4	8,2	
Achsaufhängung	-	0,6	2,5	2,4	4,1	4,8	
Achsfedern/Dämpfung	-	0,7	0,7	0,8	1,6	3,2	
Antriebswellen	-	0	0	0,1	0,1	0,5	
Lenkanlage	-	0,1	0,2	0,4	0,8	0,9	
Lenkgelenke	-	0,3	0,2	0,5	2,1	1,3	
Rost/Riss/Bruch	-	0,2	0,3	0,3	0,2	0,6	
Ölverlust Motor/Antrieb	-	4,1	4,1	5,1	6,3	8,0	
Motormanagement/AU	-	4,0	3,6	2,8	4,3	5,4	
Auspuffanlage	-	0,1	0,3	0,2	0,3	0,8	
Funktion Betriebsbremsanlage	-	0,5	0,7	1,6	2,4	2,3	
Funktion Feststellbremse	-	0,3	0,8	2,1	3,0	3,4	
Bremsleitungen	-	0	0,7	2,2	3,2	5,7	
Bremsschläuche	-	0,1	0,5	0,4	0,4	0,5	
Bremstrommeln/-scheiben	-	1,9	2,5	4,0	4,7	5,0	

QUALITÄT BLIEB GLEICH

Verschiedene Plattformen für den Movano

Im Jahr 1998 stellte Opel als Produkt einer Zusammenarbeit mit Renault einen großen Transporter unter der Bezeichnung Movano vor, der weitgehend baugleich mit dem Renault Master war. Die Kooperation währte über zwei Modellgenerationen bis zum Jahre 2021. Mit der Gründung des Stellantis-Konzerns, dem auch Opel angehört, lag es nahe, den Movano künftig als Ableitung von Fiat Ducato / Peugeot Boxer / Citroën Jumpy zu vermarkten. Die Produktion wanderte also aus Frankreich nach Italien.

Zulassungen gehen zurück

Wenn man sich die Mängellisten der Movano-Generationen auf zwei verschiedenen technischen Plattformen betrachtet, so unterscheiden sie sich nicht wesentlich. Es hat also mit dem Wechsel keinen Qualitätssprung gegeben – weder in die eine noch in die andere Richtung. Schwachpunkte bei den Prüfungen waren wie gehabt die Beleuchtungsanlage und die Abgasreinigung. Allerdings sanken die deutschen Zulassungszahlen des Opel Movano in den vergangenen beiden Jahren so stark, dass sie nicht mehr in der TÜV-Mängelstatistik auftauchen.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Dass der Wechsel der Plattformen im Prüfzeitraum beim Opel Movano keine wesentlichen Mängelunterschiede nach sich zog, zeigt, wie ähnlich die Fertigungsgüte bei unterschiedlichen Herstellern heutzutage ist.	
Modellpflege	
1998 Movano A, weitgehend baugleich mit Renault Master	
2003 Zwei neue Dieselmotoren, automatisiertes Schaltgetriebe	
2010 Movano B mit Front- und Heckantrieb	
2021 Movano C auf Fiat Ducato-Plattform; vollelektrisch als Movano-e	

* 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 VIVARO							
							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	-	-	102	129	157	178	
Ohne Mängel	-	-	61,1	54,6	48,2	39,7	
Geringe Mängel	-	-	11,3	12,2	13,4	14,8	
Erhebliche Mängel	-	-	27,1	32,6	36,6	42,3	
Gefährliche Mängel	-	-	0,5	0,4	1,7	3,2	

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Abblendlicht	-	-	5,3	4,8	6,2	10,5	
Beleuchtung vorn	-	-	5,7	4,2	4,5	3,0	
Beleuchtung hinten	-	-	7,4	12,0	16,1	20,4	
Blinker/Warnblinkler	-	-	1,4	1,2	2,0	4,4	
Achsaufhängung	-	-	7,6	9,7	10,6	11,7	
Achsfedern/Dämpfung	-	-	1,9	3,7	5,2	3,1	
Antriebswellen	-	-	0	0	0,1	0,1	
Lenkanlage	-	-	0,3	0,4	0,6	2,1	
Lenkgelenke	-	-	3,4	9,8	15,2	15,9	
Rost/Riss/Bruch	-	-	0,1	0,1	0,4	0,6	
Ölverlust Motor/Antrieb	-	-	6,4	7,4	7,6	9,8	
Motormanagement/AU	-	-	6,4	6,6	5,9	6,6	
Auspuffanlage	-	-	0,8	0,8	1,0	0,7	
Funktion Betriebsbremsanlage	-	-	0,8	1,1	1,4	2,3	
Funktion Feststellbremse	-	-	0,3	0,3	1,7	5,0	
Bremsleitungen	-	-	0	0	1,7	7,7	
Bremsschläuche	-	-	0,2	0,4	0,6	1,1	
Bremstrommeln/-scheiben	-	-	5,3	6,4	7,2	9,2	

EINE LANGJÄHRIGE BLAUPAUSE

Mit seinem größeren Markenbruder Movano teilt der Opel Vivaro das Schicksal, dass er mit dem Erwerb des Rüsselsheimer Automobilherstellers durch den französischen PSA-Konzern im Jahr 2017 (heute alle unter Stellantis-Dach) zwar seinen Namen behalten durfte, aber die komplette Technik und Karosserie ausgetauscht wurden. Seit 2001 war der Vivaro ein Lizenzprodukt von Renault mit eigenem Gesicht.

Wechselvolle Namensgeschichte

Auf die erste Generation bis 2014 folgte die zweite, vergleichsweise kurzlebige bis

2019. Dann erschien durch den Eigentümerwechsel von Opel der Vivaro C als Ableger von Citroën Jumpy, Peugeot Expert & Co; der Kleinbus heißt seitdem Zafira. 2020 kam der erste Vivaro-e auf den Markt, heute Vivaro Electric genannt. Zwischen 2021 und 2025 gab es auch eine Ausführung mit Brennstoffzelle. Es ist naheliegend, dass sich die Mängelliste von Renault Trafic und seiner Blaupause Opel Vivaro nur wenig durch Stellen hinter dem Komma unterscheidet. Schwachstellen sind Achsaufhängung, Lenkgelenke, Ölverluste sowie Teile der Beleuchtung und der Bremsanlage.

verkehrsRUNDschau	
Praxis-Urteil	
Der Opel Vivaro zählt zu den vielseitigsten Vertretern seiner Klasse. Dank verschiedener Karosserievarianten, Nutzlasten von bis zu 1,4 Tonnen und der Wahl zwischen Diesel- und Elektroantrieb eignet er sich für unterschiedlichste Einsätze im Handwerk, Service- und Lieferverkehr.	
Modellpflege	
2001 Erste Generation	
2006 Austausch der Motorenpalette	
2014 Zweite Generation	
2019 Dritte Generation auf PSA-Plattform	
2020 Vivaro-e, aktuell Vivaro Electric genannt	

PEUGEOT BOXER							
							
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	43	77	104	134	161	168	
Ohne Mängel	73,1	66,3	60,5	54,2	45,8	40,7	
Geringe Mängel	10,6	12,6	16,2	18,7	19,6	18,0	
Erhebliche Mängel	15,8	20,4	22,3	25,6	32,7	38,0	
Gefährliche Mängel	0,5	0,7	0,9	1,3	1,6	3,0	

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

MIT EIGENEN MOTOREN

Peugeot nennt seinen großen Transporter seit 1994 Boxer, zuvor lief er ab 1982 unter der Bezeichnung C35 im gleichen italienischen Werk wie der Fiat Ducato vom Band – auf gleicher Plattform, aber mit eigenem Gesicht und eigenen Dieselmotoren. An Fiat lieferte Peugeot in den Anfangsjahren der Zusammenarbeit gedrosselte Benzinmotoren. Der Boxer machte alle Entwicklungsschritte und Modellpflegen mit. Eine fand im Jahre 1994 statt, die nächste zwölf Jahre später. In den vergangenen 20 Jahren gab es regelmäßige technische Modernisierungen bei weitgehend gleichbleibender Grundkarosserie, die bisher

letzte 2024. Seit 2021 ist der E-Boxer mit einer WLTP-Reichweite von bis zu innerstädtischen 537 Kilometern auf dem Markt.

Französische Besonderheiten

Obwohl in den Boxer ursprünglich bei Peugeot/PSA entwickelte Motoren eingebaut werden, leiden sie wie ihre italienischen Brüder unter nennenswertem Ölverlust. Dass auch einige andere Mängel öfter notiert wurden als beim Fiat Ducato auf gleicher Plattform, mag daran liegen, dass dessen zahlreiche Reisemobilisten schonender unterwegs sind.

verkehrsRUNDschau	
Praxis-Urteil	
Man kommt sicher zum Stehen im Peugeot-Boxer, denn die Mängel an Bremsleitungen und Bremsschläuchen liegen auch bei älteren Baujahren im Promillebereich.	
Modellpflege	
1994 Boxer I (zuvor C35)	
2006 Boxer II, Allradantrieb vom Spezialisten Dangel	
2011 Erste Modellpflege, alle Motoren Euro 5	
2014 Zweite Modellpflege, Euro 6 Motoren	
2021 Vollelektrischer E-Boxer	
2024 Euro 6e Motoren	

PEUGEOT E-EXPERT							
							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	22	-	-	-	-	-	
Ohne Mängel	86,9	-	-	-	-	-	
Geringe Mängel	4,8	-	-	-	-	-	
Erhebliche Mängel	8,4	-	-	-	-	-	
Gefährliche Mängel	0	-	-	-	-	-	

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

TAUGLICH FÜR DIE UMWELTZONE

Bewährter Transporter mit neuem Antrieb

Er ist ein Neuling und doch auch eine Art Gewährsmann unter den Transportern. Mit dem batterieelektrischen Antrieb betrat der französische Expert 2020 stromerndes Neuland. Drei Längen, zwei Batteriegrößen, eine Reichweite zwischen 230 und 330 Kilometern und eine Nutzlast von 1.275 Kilogramm wie beim Selbstzünder sollten ihn für den alltäglichen Einsatz fit machen. Eine Modellpflege 2024 kennzeichnete eine neue Frontpartie, weitere Assistenzsysteme und eine Auswahl von zwei Längen.

Mängel unter Durchschnitt

Der bekanntermaßen etwas zähe Elektroanlauf herrschte auch in der Nutzfahrzeug-Sparte. Deshalb sind erst seit gut zwei Jahren entsprechende Stückzahlen zum verbindlichen Check auf dem Markt. Es ist schon interessant: Über alle leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen treten bei der ersten Prüfung bereits massive Mängel auf. Jeder zehnte Transporter ist davon betroffen – und das unabhängig vom Antrieb. Beim E-Expert ist diese Mängelstatistik unterdurchschnittlich, leichte Auffälligkeiten liegen in Beleuchtung und Dämpfung.

verkehrsRUNDschau	
Praxis-Urteil	
Der mechanische Wartungsaufwand ist bei E-Fahrzeugen zwar geringer, aber Reichweite bleibt ein Thema. Beim E-Expert gilt es ebenfalls, Beladungszustand und Außentemperaturen dahingehend im Alltag zu betrachten. Seine Stärken spielt der Franzose vor allem auf planbaren Strecken im Stadt- und Regionalverkehr aus. Passt das, besticht er durch Wirtschaftlichkeit und Umweltzonentauglichkeit.	
Modellpflege	
2020 Einführung E-Expert	
2024 Facelift Frontpartie, neue 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.

PEUGEOT EXPERT



Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	44	75	101	131	-	-
Ohne Mängel	72,2	61,9	58,5	49,1	-	-
Geringe Mängel	14,4	16,8	19,1	24,7	-	-
Erhebliche Mängel	13,3	21,0	22,3	25,8	-	-
Gefährliche Mängel	0,1	0,3	0,1	0,3	-	-

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

AUFMERKSAM ENTWICKELT

Mischt erfolgreich mit

Drei Jahrzehnte lang mischt der Expert als mittleres Modell im Angebot leichter Nutzfahrzeuge von Peugeot recht erfolgreich in der Eintonner-Klasse mit. An seiner Seite fahren die baugleichen Geschwister Citroën Jumpy, Fiat Scudo und Toyota Proace. An Wirtschaftlichkeit und Nutzwert des Expert tüftelten die Profis über die Generationen hinweg in vielen Bereichen. Es wurde auch keine Antriebsentwicklung verschlafen: Zeitweilig gab es einen Brennstoffzellen-Expert und seit dem Jahre 2020 ist ein Stromer zu haben.

Mängel der Schwestermodelle

Die gute Nachricht zuerst: Bei Brems-schläuchen ist bis zu den Achtjährigen prüftechnisch durchgängig eine Null verzeichnet, also komplett problemlos – Hut ab! Es gibt bei näherer Betrachtung aber auch Schwächen, die ebenfalls die Schwestermodelle plagen, nämlich Beleuchtung, Ölverlust und bei Kompo-nenten der Bremsanlage die Trommeln und Scheiben. Kleine Bemerkung am Rande, die Freunden der Löwenmarke gefallen mag: In hiesigen Verkaufszahlen liegt der Eintonner-Peugeot über seinen baugleichen Verwandten.

verkehrs
RUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil

Die Stärken des Expert sind klar zu orten: sein Kompaktmaß mit hoher Nutzlast, die bewährten BlueHDI-Dieselmotoren und ein großes Händlernetz. Den bekannten Pro-blemzonen sollte man mit diszipli-nierter Wartung zu Leibe rücken.

Modellpflege

- 1995 Einführung Expert I
- 2007 Expert II
- 2016 Expert III
- 2020 E-Antrieb
- 2021 Wasserstoffantrieb (Brenn-stoffzelle), 2025 eingestellt
- 2024 Modellpflege

RENAULT MASTER



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	48	79	105	134	157	177
Ohne Mängel	75,1	69,5	59,6	53,3	47,3	43,2
Geringe Mängel	11,4	12,8	16,4	19,3	20,5	21,1
Erhebliche Mängel	13,2	16,8	19,9	22,1	23,4	27,2
Gefährliche Mängel	0,3	0,9	4,1	5,3	8,7	8,4

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	4,3	4,8	6,7	7,2	7,6	8,4
Beleuchtung vorn	0,5	0,7	1,0	0,8	0,7	0,8
Beleuchtung hinten	4,1	5,9	12,8	16,3	18,9	21,0
Blinker/Warn blinker	2,0	2,8	3,7	5,5	5,5	7,5
Achsaufhängung	0,3	1,1	1,6	3,2	3,4	5,3
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,5	0,8	1,0	1,7	3,1
Antriebswellen	0	0	0	0,1	0,1	0,4
Lenkanlage	0	0,1	0,3	0,5	1,1	1,2
Lenkgelenke	0,1	0,2	0,3	0,9	2,2	1,7
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,1	0,2	0,3	0,5	0,6
Ölverlust Motor/Antrieb	1,7	3,7	5,5	6,0	7,7	9,5
Motormanagement/AU	1,4	4,8	3,5	3,5	5,2	4,7
Auspuffanlage	0	0,3	0,3	0,2	0,4	0,5
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,5	1,0	1,1	1,7	2,6
Funktion Feststellbremse	0,2	0,4	0,7	1,3	2,2	3,1
Bremsleitungen	0	0,1	0,6	1,4	3,3	5,4
Bremsschläuche	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	0,6
Bremstrommeln/-scheiben	1,5	2,2	3,3	4,0	4,0	4,7

LANGJÄHRIGER MILLIONÄR

Er gehört zu den langjährigen Urgestei-nen unter den großen Transportern und ist Mehrfach-Millionär: Rund 3,5 Millio-nen Renault Master liefen seit seinem Debüt 1980 vom Band. Der im französi-schen Renault-Werk Batilly bei Metz pro-duzierte Transporter war zwischenzeit-lich bis 2021 technisch baugleich mit dem Opel Movano. In der aktuell vierten Generation – ein Brennstoffzellenprojekt wurde mittlerweile bis auf Weiteres wie-der eingestellt – betreffen die Verbesse-rungen vor allem Aerodynamik und Motoren mit einem verminderten Kraft-stoffverbrauch. Vier Dieselmotoren und

zwei Elektroantriebe sind derzeit im Angebot. Zählt man alle Master-Kombi-nationen zusammen, gibt es 350 Ausfüh-rungen.

Bandbreite von Plus bis Minus

Es ist nicht alles Gold, was glänzt: Von den Antriebswellen über die Lenkanlage bis hin zum Auspuff präsentiert sich über ein Jahrzehnt vieles paletti. Deutliche Einbrüche bei Prüfergebnissen zeigen indes Beleuchtungskomponenten und leidiger Ölverlust am Motor. Die Brems-anlagen fordern regelmäßiges Wechseln der Scheiben und Beläge.

verkehrs
RUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil

Umfangreiche Karosserie- und Motorvarianten und lange Händler-erfahrung sind ein Pfund, mit dem man wuchern kann. Aber es gibt auch Mängel, die klar über dem Durchschnitt in der allgemeinen Transporterliste liegen.

Modellpflege

- 2010 Dritte Generation
- 2014 Facelift
- 2018 Master Z.E. mit Elektroantrieb
- 2019 Zweites Facelift
- 2024 Vierte Generation mit Diesel, E-Antrieb und Brennstoffzelle
- 2025 Einstellung Brennstoffzelle

RENAULT TRAFIC



Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	42	75	98	123	152	169
Ohne Mängel	83,3	69,7	62,6	54,8	49,8	40,0
Geringe Mängel	6,3	10,2	10,8	12,9	13,1	16,7
Erhebliche Mängel	10,2	19,8	26,3	31,8	36,1	40,6
Gefährliche Mängel	0,1	0,3	0,4	0,4	0,9	2,5

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Abblendlicht	2,0	3,4	3,9	4,9	6,0	9,6
Beleuchtung vorn	0,6	2,5	2,6	2,6	2,6	1,4
Beleuchtung hinten	2,6	6,1	9,5	13,7	16,3	18,3
Blinker/Warn blinker	1,0	0,9	1,5	1,6	2,5	3,8
Achsaufhängung	0,7	2,8	6,8	10,8	10,5	11,7
Achsfedern/Dämpfung	0,7	1,4	2,2	3,9	6,1	2,6
Antriebswellen	0	0,1	0	0	0	0,2
Lenkanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,8	1,9
Lenkgelenke	0,5	2,5	4,7	9,0	15,1	15,1
Rost/Riss/Bruch	0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,9	3,2	4,7	7,1	7,6	11,1
Motormanagement/AU	0,9	4,2	6,6	7,3	5,4	4,6
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,6	0,8	0,9	0,9
Funktion Betriebsbremsanlage	0,3	0,7	1,0	1,0	1,1	1,5
Funktion Feststellbremse	0	0,2	0,3	0,4	1,4	4,2
Bremsleitungen	0	0	0	0	0,7	5,7
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,5	0,5	1,1
Bremstrommeln/-scheiben	1,5	4,5	5,2	5,9	7,0	10,0

LIEGT IM DURCHSCHNITT

Der Renault Trafic übernahm 1980 das Erbe des langjährigen Frontlenker-Transporters Estafette, der mit sehr kurzer Fahrzeugnase und weit nach vorne gerückter Fahrer-kabine Geschichte schrieb. Seine erste Generation zeichnete sich durch eine lange Bauzeit über zwei Jahrzehnte mit zwei Modellpflegen aus. Richtig Karriere machte der Trafic ab der zweiten Generation, denn Opel baute ihn als Vivaro und Nissan als NV300 beziehungsweise Primastar. Zwi-schen 2016 und 2021 wurde das Fahrzeug von Fiat unter dem Namen Talento ver-kaufte. In dritter Generation ab 2014 glättete man das leicht gewölbte Fahrerhaus, was

der Karosserie etwas von ihrer Unverwech-selbarkeit nahm. 2022 gab es die bisher letzte Modellpflege, 2023 kam der vollelek-trische Trafic E-Tech auf den Markt.

Mängel ähnlich zum Wettbewerb

Was die Mängelliste betrifft, so deckt sie sich an vielen Punkten mit den Durch-schnittswerten aller Wettbewerber: Rund 80 Prozent aller Prüflinge sind nach zwei Jahren mängelfrei, zehn Prozent müssen noch einmal kommen. Nach zwölf Jahren haben 40 Prozent keine Mängel und etwa der gleiche Anteil wird ein zweites Mal zur Hauptuntersuchung gebeten.

verkehrs
RUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil

Wer einen gebrauchten Trafic kauft, hat den großen Vorteil, dass er ihn in Renault- oder Nissan-Werkstätten und bei bestimmten Baureihen auch bei Opel und Fiat reparieren lassen kann. Hinzu kom-men ein großes Gebrauchtwagenan-gebot und eine meist unkomplizierte Ersatzteilversorgung.

Modellpflege

- 1980 Erste Generation
- 1994 Zweite Modellpflege
- 2001 Zweite Generation in Zusam-menarbeit mit Nissan und Opel
- 2014 Dritte Generation
- 2023 Trafic E-Tech

* 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.

TOYOTA PROACE							
							
Alter (in Jahren)*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	42	69	93	-	-	-	
Ohne Mängel	77	67,3	59,2	-	-	-	
Geringe Mängel	13,7	16,6	18,9	-	-	-	
Erhebliche Mängel	9,2	16,1	21,4	-	-	-	
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,5	-	-	-	

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

EINE ECHE ALTERNATIVE

Das Kooperations-Karussell hat sich weitergedreht, der Proace ist geblieben. Anfangs unter den Fittichen des französischen PSA-Konzerns in Europa in erster Generation eingeführt, wird er nun von der viel größeren Stellantis-Gruppe produziert. Fakt ist, dass er in der Eintonner-Klasse angesiedelt ist und in der zweiten Generation die Gene seiner Geschwister Citroën Jumpy, Fiat Scudo und Peugeot Expert besitzt. Zusätzlich kam 2016 eine Proace Verso Ausführung als Kleinbus hinzu. Den Proace Transporter gibt es als Kastenwagen, Doppelkabine oder Fahrgestell – und auch als Proace Electric.

Licht- und Schattenkabinett bei den Mängeln

Da hierzulande bis ins Jahr 2021 zu wenige Proace-Modelle auf dem Markt waren, reicht die Begutachtung noch nicht weiter zurück. Logischerweise liegen beim Transporter von Toyota die Problem-Hasen im gleichen Pfeffer wie bei seinen europäischen Verwandten: Bremsstrommeln und -scheiben, Ölverlust sowie auf dem Gebiet der Beleuchtung. Fein sieht es hingegen aus bei Bremsleitungen, Lenkgelenken und Achsfedern einschließlich der Dämpfung rundum.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Der Japaner tut sich nicht leicht, sich in Deutschland zu etablieren und bei den leichten Nutzfahrzeugen als Alternative wahrgenommen zu werden. Dabei sind die Werte durchaus vergleichbar mit denen der Mitbewerber.	
Modellpflege	
2016 Markteinführung zweite Generation	
2021 Batterieelektrische Version mit Opel-Technik	
2024 Modellpflege mit geänderter Bugpartie	
2026 Neuer Diesel, erweiterte Elektro-Reichweite	

VOLKSWAGEN CRAFTER							
							
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	50	86	117	147	172	189	
Ohne Mängel	82,5	73,1	66,5	58,3	52,4	45,7	
Geringe Mängel	9,1	13,3	18,0	19,6	18,8	20,1	
Erhebliche Mängel	8,3	13,3	15,2	21,2	27,5	32,1	
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	0,9	1,3	2,0	

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

MODERN UND ZUVERLÄSSIG

Bewährtes Modell

Er ist eine feste Größe im Transportergeschäft und läuft in zweiter Generation als Eigenentwicklung von Volkswagen im polnischen Werk Września vom Band. Dort begannen die Auslieferungen 2017. Typischer Fall von Badge-Engineering: Das VW-Konzern-Mitglied MAN bietet das baugleiche Modell unter der Bezeichnung TGE an. Seit 2024 hat der Crafter in allen Antriebsarten ein Digital-Cockpit mit modernem Infotainment und wählbaren Assistenzsystemen an Bord. Der E-Crafter lief 2023 aus, für 2028 wird eine neue E-Generation erwartet.

Dauerbrenner Beleuchtung

Ab dem fünften Lebensjahr tritt Ölverlust überdurchschnittlich häufig bei fast jedem zehnten VW Crafter auf. Als ein Problem-Dauerbrenner entpuppt sich zudem die hintere Beleuchtung über die gesamte Laufleistung. Erfreulich ist der Blick auf die Bremsleitungen, deren Wartung aber im höheren Alter nicht vernachlässigt werden sollte. Jeder fünfte Crafter muss nach dem siebten Zulassungsjahr ein zweites Mal zur Prüfung antreten, was im Bereich der durchschnittlichen Wiederkehr bei der Prüfstelle liegt.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Der Crafter II hat als vergleichsweise junge Konstruktion Vorteile in Robustheit, Sicherheit und Kraftstoffverbrauch. Als Hecktriebler, Fronttriebler oder Allradler stemmt er großes Ladevolumen. Binsenweisheit: sorgfältige Wartung bei hohen Laufleistungen nötig.	
Modellpflege	
2006 Crafter I, technisch baugleich mit Sprinter	
2016 Zweite Generation, baugleich mit MAN TGE	
2018 Einführung E-Crafter	
2024 Facelift, Einführung des Digital-Cockpit	

VOLKSWAGEN TRANSPORTER							
							
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	44	77	108	137	153	174	
Ohne Mängel	85,2	76,2	72,4	67,9	57,8	52,5	
Geringe Mängel	5,6	8,7	12,9	14,5	14,6	15,6	
Erhebliche Mängel	9,2	15,0	14,5	17,2	27,0	30,8	
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	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	2,3	2,5	3,0	3,4	4,7	5,7	
Beleuchtung vorn	0,6	0,5	0,6	0,7	2,3	2,8	
Beleuchtung hinten	1,7	3,9	6,5	8,3	13,2	17,4	
Blinker/Warnblinker	0,1	0,2	0,4	0,5	1,4	2,4	
Achsaufhängung	1,1	1,1	0,8	1,9	5,2	6,4	
Achsfedern/Dämpfung	0,7	2,2	2,5	3,8	6,3	6,5	
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	
Lenkanlage	0	0	0,3	0,4	0,4	0,5	
Lenkgelenke	0	0,1	0,6	0,3	3,9	6,0	
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,2	0,1	0,2	0,6	0,6	
Ölverlust Motor/Antrieb	0,1	2,7	6,3	7,4	5,3	4,9	
Motormanagement/AU	0,5	0,8	1,5	2,0	2,1	1,8	
Auspuffanlage	0,1	0,2	0,2	0,5	4,3	7,5	
Funktion Betriebsbremsanlage	0	0,1	0,1	0,4	0,6	0,8	
Funktion Feststellbremse	0	0	0,1	0,2	0,4	0,6	
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,7	0,8	
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,5	
Bremstrommeln/-scheiben	0,6	1,7	1,8	2,2	3,7	3,9	

VORBILDLICHER WECHSEL

T7 Transporter jetzt mit Ford-Genen aus der Türkei

76 Jahre hat der in mittlerweile sieben Generationen gebaute VW-Bus auf dem Buckel. Für Personenbeförderung und Warentransport gilt er historisch als einer der angesehensten in dieser Fahrzeugklasse. Während der aktuelle T7 Multivan weiter mit Volkswagen-Technik unterwegs ist, gab es 2025 eine legendäre Veränderung: Der T7 Transporter verkörpert den technischen Bruder des Ford Transit Custom und wird wie jener im türkischen Ford-Otosan-Werk produziert.

Verteidigt seinen Ruf

Der T7 ist weiterhin auf einem sehr guten Weg und hat sich mit seinem Generationswechsel in der mängelfreien Sparte sogar noch um einen halben Prozentpunkt verbessert. Offenbar tut sich auch bei den traditionell zu erwähnenden Sorgenkindern etwas: Beleuchtung hinten und Achsaufhängung. Fazit ist und bleibt erst einmal: Der Transporter aus der Türkei gilt als ziemlich vorbildlicher Mängelzwerg und verteidigt den erworbenen Ruf erfolgreich. Klar, dass Volkswagen sich diese Qualität auch bezahlen lässt – Billigheimer sehen anders aus.

verkehrsRUNDschau	
Profi-Test	
Praxis-Urteil	
Es ist der umfassende Angebotsfächer, der den VW Transporter auszeichnet: mit Antriebsvarianten, Außenlängen, Dachhöhen und Aufbauten aller Art – beinahe alles ist nach Bedarf erhältlich. Hinzu kommen die große Variantenvielfalt vom Kastenwagen bis zur Doppelkabinen-Pritsche sowie die Wahl zwischen Diesel-, Elektro- und Plug-in-Hybrid-Antrieb.	
Modellpflege	
2015 Markteinführung T6	
2019 Facelift T6.1	
2021 T7 Multivan (MQB-VW-Baukasten)	
2025 T7 Transporter (Ford-Plattform)	
2026 T7 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.

PICK-UP

FORD RANGER



Alter in Jahren	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	36	64	89	114	136	144
Ohne Mängel	85,6	77,4	69,7	61,2	55,9	53,2
Geringe Mängel	6,1	9,7	10,5	13,9	18,0	17,5
Erhebliche Mängel	8,3	12,7	19,7	24,7	25,8	28,3
Gefährliche Mängel	0	0,2	0,2	0,2	0,3	0,9

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

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

FELS IN DER BRANDUNG

Der Ford Ranger ist auf dem von Kurzfristigkeiten und wechselnden Zusammenarbeiten gekennzeichneten Markt eine feste Größe. Die in Europa verkauften Ausführungen werden teilweise in Thailand gebaut, wo Ford mit Mazda kooperiert, seit 2023 auch in Südafrika. In dem dortigen Werk Silvertone läuft auch der Volkswagen Amarok für den hiesigen Markt vom Band, dem der Ranger die technische Blaupause liefert.

Laufleistung sinkt mit dem Alter

Bei der Laufleistung der geprüften Fahrzeuge fällt auf, dass sie mit zunehmendem Alter kontinuierlich sinkt, von durch-

schnittlich 18.000 Kilometern pro Jahr in den ersten zwei Jahren auf rund 12.000 Kilometer in den Jahren elf und zwölf.

Keine Ausreißer in der Mängelliste

Ähnlich harmonisch und ohne große Sprünge verlaufen die Mängellisten: Sind es nach zwei Jahren 85,6 Prozent ohne Mängel, sinkt die Kurve auf 53,2 Prozent nach zwölf Jahren. Ähnlich zeigen sich die erheblichen Mängel: Von 8,3 Prozent nach ein bis zwei Jahren wachsen diese kontinuierlich auf 28,3 Prozent nach elf bis zwölf Jahren. Auch bei der Mängelliste im Einzelnen gibt es keine Ausreißer.

verkehrs RUNDSCHAU Profi-Test

Praxis-Urteil

Der Ranger beweist, dass heutzutage auch in entlegenen Weltgegenden Automobile in guter Qualität hergestellt werden, zumal beide Werke, die Varianten zu uns liefern, lange Tradition haben: Das südafrikanische Ford-Werk wurde 1968 eröffnet, das Werk mit Mazda in Thailand 1998.

Modellpflege

2022 Vierte Generation, Vier- und Sechszylinder-Diesel
2025 Benzin-Plug-in-Hybrid
2026 Entfall von 2,0-Diesel und Einzelkabine

MITSUBISHI L200



Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	-	-	91	115	-	-
Ohne Mängel	-	-	74,7	68,5	-	-
Geringe Mängel	-	-	8,3	10,3	-	-
Erhebliche Mängel	-	-	17,0	21,1	-	-
Gefährliche Mängel	-	-	0	0,1	-	-

Mängelanalyse (Angaben in Prozent)

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

STABILE MECHANIK

Zwischen 1993 und 2022 verkaufte Mitsubishi in Deutschland über 60.000 Pick-ups vom Typ L200 und spielte damit eine führende Rolle in diesem Marktsegment.

Die Einstellung des Vertriebs fiel in eine Phase, als man sich bei Mitsubishi mit dem Gedanken trug, sich aus Europa zurückzuziehen. Offiziell wurde die teure Anpassung an neue Abgasvorschriften als Grund angegeben. Inzwischen hat sich der Wind gedreht – die Japaner verkaufen zwar vorwiegend leicht abgewandelte Modelle ihres Allianz-Partners Renault. Es besteht aber die Möglichkeit, das in Thailand unter dem

Namen Triton gebaute Fahrzeug wieder zu importieren und nach vierjähriger Pause die Stammkundschaft wiederzugewinnen.

Knackpunkt Abgasuntersuchung

Die geprüften L200-Modelle – fünf bis acht Jahre alt – zeigen eine wesentliche Schwäche: Etwa jedes zwanzigste Fahrzeug bestand die Abgasuntersuchung nicht. Angesichts der Fortschritte auf dem Gebiet der Elektronik ist damit zu rechnen, dass Mitsubishi dieses Problem des Motormanagements inzwischen im Griff hat.

verkehrs RUNDSCHAU Profi-Test

Praxis-Urteil

Alle mechanischen Teile des L200 zeigen kaum oder sogar gar keine Mängel, was damit zusammenhängt, dass Mitsubishi langjährige Erfahrung mit robusten Geländefahrzeugen hat. Seine Stärken spielt der Pick-up vor allem auf Baustellen, im Forstbetrieb oder überall dort aus, wo neben Zuladung auch Traktion und Geländegängigkeit gefragt sind.

Modellpflege

2015 Fünfte Generation seit 1978
2019 Neue Bugpartie und 2,2-Liter-Diesel
2022 Rückzug aus Europa
2023 6. Generation (nicht für Europa)

* 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.

NISSAN NAVARA							
							
Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	-	64	89	117	143	163	
Ohne Mängel	-	76,7	67,4	61,3	51,1	43,2	
Geringe Mängel	-	10,1	12,6	14,1	18,2	18,7	
Erhebliche Mängel	-	13,0	19,7	23,8	28,8	34,0	
Gefährliche Mängel	-	0,1	0,3	0,7	1,7	3,9	

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

VORBILD FÜR ANDERE

Der Nissan Navara wurde erstmals 1986 als Nissan Pick-up auf dem deutschen Markt angeboten und war eine feste Größe bis zur Schließung des spanischen Nissan-Werks in Barcelona im Jahre 2021. In seiner dritten Generation ab 2005 wurde er zeitweise in NP300 umbenannt, um den Nutzfahrzeugcharakter zu betonen. Der offene Pritschenwagen nutzte die gleiche technische Plattform wie der Geländewagen Nissan Pathfinder. Ab 2017 wurden Ableitungen der vierten Generation des Navara als Mercedes X-Klasse (bis 2020), Renault Alaskan (bis 2025) und Dongfeng Rich 6 (bis heute) gebaut.

Ölverluste über dem Durchschnitt

Betrachtet man die Mängelliste des Nissan Navara genauer, so fällt auf, dass ältere Jahrgänge zeitweise besser abschneiden als neuere Exemplare – etwa bei den Achsfedern, der Feststellbremse sowie den Bremsstrommeln und -scheiben. Über dem Durchschnitt liegt bei allen Jahrgängen des Pick-ups der Ölverlust von Motor und Getriebe, der sogar zweistellige Werte erreicht. Probleme mit der Beleuchtung vorn und hinten sind dagegen wohl eher eine Frage der Wartung.

Praxis-Urteil

Die gebrauchten Nissan Navara auf dem deutschen Markt haben eine gute Fertigungsqualität. Sie wurden im Werk Barcelona nach japanischen Vorgaben von einer erfahrenen Belegschaft produziert, die seit 1920 unter wechselnden Eigentümern tätig war.

Modellpflege

1986 Erste Generation
1997 Zweite Generation
2005 Dritte Generation (NP300 Navara)
2015 Vierte Generation
2017 Basis für Mercedes-Benz X-Klasse
2021 Produktionsende in und für Europa

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

TOYOTA HILUX							
							
Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	37	68	-	-	-	-	
Ohne Mängel	88,5	83,5	-	-	-	-	
Geringe Mängel	3,3	5,6	-	-	-	-	
Erhebliche Mängel	8,2	10,6	-	-	-	-	
Gefährliche Mängel	0	0,3	-	-	-	-	

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

DER UNKAPUTTBARE

Nachdem die beiden Pick-up-Urgesteine Nissan Navara und Mitsubishi L200 vom deutschen Markt verschwunden sind, hält hierzulande allein der Toyota Hilux die japanische Fahne hoch und liegt auf dem zweiten Platz der Neuzulassungen hinter dem mit Abstand führenden Ford Ranger.

Der Hilux wird seit 1968 gebaut und lief in seiner fünften Generation von 1989 bis 1997 in Lizenz als VW Taro in Hannover und Emden vom Band. Er verschaffte sich durch eine Folge der britischen TV-Kultsendung „Top Gear“ im Jahre 2003 den Ruf des Unkaputtbaren. In weniger positiven Zusammenhängen geriet er

durch den massenhaften Einsatz bei diversen kriegerischen Auseinandersetzungen in die Schlagzeilen. Für die Anfang 2026 vorgestellte neunte Modellgeneration werden in Europa ein Mildhybrid-Diesel und ein vollelektrischer Antrieb angeboten.

Tatsächlich überdurchschnittlich mängelfrei

Die Prüfungen von Hilux-Exemplaren der letzten vier Jahre ergaben eine überdurchschnittliche Mängelfreiheit. Im Einzelnen blieben die meisten Prüfpunkte mit Ausnahme der Beleuchtung unter einem Prozent.

Praxis-Urteil

Der Hilux bestätigt seinen robusten Ruf, jedenfalls im geprüften Zeitraum von vier Jahren. Zum Arbeitstier gesellt Toyota mit der Zusatzbezeichnung GR Sport eine Lifestyle-Ausführung.

Modellpflege

2016 Achte Generation in Europa, optionales Sicherheitspaket
2020 Modellpflege, 2,8-Liter-Dieselmotor ergänzt Angebot
2024 2,8-Liter-Motor mit 48-Volt-Mildhybridsystem
2026 Neunte Generation auch vollelektrisch

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

VOLKSWAGEN AMAROK							
							
Alter in Jahren*	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	
Laufleistung (in Tkm)	-	-	107	131	154	174	
Ohne Mängel	-	-	75,9	67,9	63,6	56,5	
Geringe Mängel	-	-	10,3	12,6	12,7	16,0	
Erhebliche Mängel	-	-	13,5	19,0	22,7	26,3	
Gefährliche Mängel	-	-	0,4	0,5	1,0	1,2	

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

DIE ZWISCHENLÖSUNG

Ein Jahrzehnt lang rollte der Volkswagen Amarok im Transporter-Stammwerk Hannover vom Band, ehe seine Produktion 2020 ins argentinische VW-Werk Pacheco verlagert und der Vertrieb in Europa eingestellt wurde.

Seit Anfang 2023 wird eine zweite Amarok-Generation angeboten, die bis auf eine äußerlich geänderte Frontpartie dem Ford Ranger entspricht. Damit ist das letzte Amarok-Wort aber noch nicht gesprochen, denn Volkswagen entwickelt eine neue eigene Fassung, die voraussichtlich 2027 vorgestellt und in Argentinien gefertigt werden soll –

zunächst für Südamerika. Da Volkswagen mit diesem Modell große Pläne verfolgt, ist ein späterer Export nach Europa nicht ausgeschlossen.

Viel unterwegs

Bei den geprüften Exemplaren des Pick-ups fällt die überdurchschnittlich hohe Kilometerleistung auf. Ausreißer bei den Mängeln sind die Rückleuchten bei älteren Jahrgängen, mehr als die Hälfte kam nach elf bis zwölf Jahren mängelfrei durch die Abnahme. Damit gewinnt der VW Amarok das Ranking in dieser Altersklasse.

Praxis-Urteil

Die auf dem Markt befindlichen gebrauchten Amarok-Exemplare haben eine für Pick-ups überdurchschnittlich hohe Kilometerleistung, fallen aber nicht durch besondere Schwachpunkte auf. Das trifft auch für ältere Exemplare zu.

Modellpflege

2010 Markteinführung
2013 Erste Modellpflege
2016 3,0-Liter-V6-TDI-Motor
2020 Produktionsende Hannover
2023 Neue Generation auf Basis Ford Ranger
2026 2,0-Liter-Dieselmotor entfällt

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

* 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.