

„WARTUNG UND PFLEGE SIND DAS A UND O“

Der neue TÜV-Report Nutzfahrzeuge liefert einen aktuellen Überblick über den technischen Zustand von Transportern und Lkw. TÜV-Verbandschef Dr. Joachim Bühler ordnet die wichtigsten Ergebnisse ein.

„Der aktuelle TÜV-Report bestätigt die Ergebnisse des Vorjahres, als sich die Mängelquote um fast einen Prozentpunkt verschlechtert hat.“

DR. JOACHIM BÜHLER,
GESCHÄFTSFÜHRER TÜV-VERBAND E. V.

Herr Bühler, beim TÜV-Report Nutzfahrzeuge gibt es einige Neuerungen. Was hat es damit auf sich?

Zunächst einmal ändert sich das Erscheinungsjahr. Wir kommen jetzt alle zwei Jahre im Vorfeld der Branchenmesse IAA Transportation heraus. Damit wollen wir Fachleuten und Interessierten rund um das wichtigste Branchenevent aktuelle Informationen zum sicherheitstechnischen Zustand der Fahrzeuge liefern. Da wir von ungeraden auf gerade Jahre wechseln, erscheint der Report ausnahmsweise zwei Jahre in Folge.

Es gibt aber auch Änderungen im Heft.

Richtig. Wir haben sehr viele Zahlen mit Mängelquoten nach Alter, Gewichtsklas-

sen, Modellen und Herstellern. Das bereiten wir übersichtlicher auf. Auf einer Doppelseite werden die Kernergebnisse erläutert. Die Tabellen sind neugestaltet und Inhalte neu sortiert, damit sich die Leserinnen und Leser leichter zurechtfinden. Und wir haben ein Mängelranking für die leichten Nutzfahrzeuge ergänzt.

Welchen Mehrwert bringt das Ranking?

Bei den leichten Nutzfahrzeugen unter 3,5 Tonnen sind ausreichend hohe Stückzahlen vorhanden, um die einzelnen Modelle mit ihren Stärken und Schwächen beschreiben zu können. In den Rankings für die verschiedenen Altersklassen sieht man auf einen Blick, welche Fahrzeuge vorne liegen und welche eher schlecht

abschneiden. Weitere Orientierung gibt ein Farbsystem.

Gab es bei den leichten Nutzfahrzeugen Auffälligkeiten?

Insgesamt sind die Ergebnisse sehr divers. Die weitverbreiteten VW-Modelle Caddy, Crafter und Transporter spielen in den sechs Altersklassen überwiegend vorne mit. Dagegen belegt Opel mit Vivaro und Combo mehrere letzte Plätze. Die Ford- und Mercedes-Modelle liegen überwiegend im Mittelfeld. Ein echter Ausreißer nach unten ist der Maxus Deliver 9.

Das erste chinesische Fahrzeug im TÜV-Report?

Ja. Maxus ist eine Nutzfahrzeugmarke des größten chinesischen Automobilherstellers SAIC Motor, zu dem auch die Pkw-Marke MG gehört. Der Deliver 9 tritt in der Sprinter-Klasse an und schafft es erstmalig ins Heft. Das Ergebnis ist allerdings ernüchternd. Gut jeder dritte ein- bis zweijährige Deliver fällt bei der Hauptuntersuchung durch. Das ist in dieser Altersklasse rekordverdächtig. Besonders sicherheitskritisch sind die überdurchschnittlich häufig auftretenden Mängel an der Bremsanlage. Der Großteil der Beanstandungen entfällt aber auf die Beleuchtung.

Wie schneiden die Elektrofahrzeuge ab?

Mit den Modellen Mercedes eVito, Peugeot e-Expert und StreetScooter haben wir drei Elektro-Transporter im Heft. Der e-Expert belegt im Ranking der Ein- bis Zweijährigen einen sehr guten fünften Platz. Dagegen wird der eVito in dieser Altersklasse Vorletzter. Ihm machen Mängel an der Feststellbremse, den Antriebswellen und

Vita

Dr. Joachim Bühler ist seit 2017 Geschäftsführer des TÜV-Verbands e. V. Berlin. Der promovierte Politikwissenschaftler war zuvor beim Digitalverband Bitkom in der Geschäftsleitung für Politik, Wirtschaft und Technologien verantwortlich. Bühler startete seine berufliche Laufbahn als wissenschaftlicher Mitarbeiter und persönlicher Referent für einen Bundestagsabgeordneten. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt in Berlin.

„Auch Nutzfahrzeuge werden immer älter. Mit 8,9 Jahren sind sie heute im Schnitt ein volles Jahr älter als noch vor zehn Jahren. Zwar verbessert sich die Langlebigkeit, aber ältere Fahrzeuge sind dennoch anfälliger für Mängel.“

DR. JOACHIM BÜHLER, GESCHÄFTSFÜHRER TÜV-VERBAND E. V.

der Beleuchtung zu schaffen. Der StreetScooter wiederum wird bei den Drei- bis Vierjährigen Letzter. Das alles sagt aber noch wenig über die Zuverlässigkeit von Elektrofahrzeugen insgesamt aus. Im nächsten Report in zwei Jahren werden wir einen besseren Überblick haben. Im Pkw-Bereich zeigen E-Fahrzeuge bei den HU-Ergebnissen die volle Bandbreite, von sehr gut über mittelmäßig bis zu schlecht.

Werden sich elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge durchsetzen?

Davon sind wir überzeugt. Es gibt inzwischen ein breites Angebot technisch ausgereifter E-Transporter. Für den Lieferverkehr sind die Reichweiten vollkommen ausreichend und die Erfahrungen überwiegend positiv. Aber es dauert seine Zeit, weil die Depots mit Ladesäulen ausgerüstet werden müssen. Das sind aufwändige Projekte, bei denen häufig der Netzanschluss für Verzögerungen sorgt. Und im Fernverkehr ist die öffentliche Schnellladeinfrastruktur in Deutschland noch ein Bremsfaktor.

Braucht es mehr Rückenwind von der Politik?

Ja und nein. Es gibt aktuell vom Bund keine Anschaffungsprämien für E-Nutzfahrzeuge mehr. Stattdessen hat das Verkehrsministerium eine Milliarde Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in diesem Sektor bereitgestellt. Das gilt explizit auch für die Ausrüstung von Fuhrparkdepots. Gut ist, dass die Mautbefreiung bis Mitte 2031 verlängert wurde. Und die Befreiung von der Kfz-Steuer gilt weiterhin. Mehr Förderung geht natürlich immer, aber mit den vorhandenen Bausteinen können die Unternehmen planen.

Wie sind die Ergebnisse des Reports insgesamt zu bewerten?

Der aktuelle TÜV-Report bestätigt die Ergebnisse des Vorjahres, als sich die Mängelquote um fast einen Prozentpunkt

verschlechtert hat. In diesem Jahr sinkt der Anteil der Fahrzeuge, die bei der HU mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln durchfallen, nur um 0,1 Punkte auf 20,3 Prozent. Bei den schweren Lkw fallen 21,8 Prozent durch, 2 Punkte mehr als noch vor drei Jahren. Damit schneiden die Schwerlastern erneut schlechter ab als die leichten Transporter, die über Jahre die Mängelstatistik angeführt haben.

Woran liegt das?

Vor allem im Schwerlastverkehr gab es in den vergangenen zwei Jahren wegen der schwachen Konjunktur eine deutliche Zurückhaltung bei Neuinvestitionen. Hinzu kamen Unsicherheiten rund um die Antriebswende. Ein weiterer Faktor: Auch Nutzfahrzeuge werden immer älter. Mit 8,9 Jahren sind sie heute im Schnitt ein volles Jahr älter als noch vor zehn Jahren. Zwar verbessert sich die Langlebigkeit, aber ältere Fahrzeuge sind dennoch anfälliger für Mängel.

Welche technischen Mängel fallen besonders häufig auf?

Es sind die altbekannten Schwachstellen. Ölfeuchte und Ölverlust nehmen mit steigendem Alter der Fahrzeuge zu. Ausgetretenes Öl belastet die Umwelt und bei einem Unfall kann es brandbeschleunigend wirken. Besonders häufig werden Mängel an der Beleuchtung beanstandet, vor allem der hinteren. Das ist ein häufig unterschätztes Risiko. Sehen und gesehen werden ist essenziell für die Verkehrssicherheit.

Was raten Sie Haltern und Flottenbetreibern?

Wartung und Pflege sind das A und O. Viele Mängel können mit einfachen Mitteln entdeckt und behoben werden. Gut gepflegte Fahrzeuge sind nicht nur sicherer, sondern zahlen sich auch finanziell aus. Und sie machen den Fahrerinnen und Fahrern auch mehr Spaß!



Dr. Joachim Bühler,
Geschäftsführer des
TÜV-Verbands e. V.
in Berlin

Foto: TÜV-Verband e. V.