



TÜV REPORT

NUTZFAHRZEUGE 2026



Analyse

SEITEN 4-9

Know-how

SEITEN 10-17

Daten

SEITEN 18-63



Gerhard Grünig,
Chefredakteur der VerkehrsRundschau
gerhard.gruenig@tecvia.com

UND TÄGLICH GRÜSST DAS MURMELTIER

TÜVREPORT

NUTZFAHRZEUGE 2026

Die Mängeldarstellung im TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2026 ist ein Déjà-vu – alles schon mal gesehen! Beginnend mit einer Quote von erheblichen und gefährlichen Mängeln über alle Alters- und Gewichtsklassen, die bei 20,3 Prozent liegt. Diese lag im letzten Report bei 20,4 Prozent. Eine Besserung ist das nicht, denn seitdem ist auch die Laufleistung weiter gesunken. Deutsche Nutzfahrzeuge fahren also weniger, haben aber trotzdem viele Mängel. Weitere Trends, die schon seit Jahren zu beobachten sind: Die Fahrzeuge werden immer älter und viele Halter scheinen offenbar Service und Wartung zu vernachlässigen.

Ein Indiz sind hohe Mängelquoten unter anderem bei Ölverlusten oder bei der Durchführung der Abgasuntersuchung. Fuhr man früher regelmäßig in die Werkstatt und wurden Defekte rund um den Motor erkannt und behoben, wird inzwischen gefahren, bis die Maschine tropft oder der Partikelfilter zugesetzt ist. Auch die steigende Zahl an Mängeln bei der Beleuchtung deutet darauf hin, dass viele Halter darauf verzichten, ihren Lkw oder Transporter vor der HU durchzuchecken.

In den vier Gewichtsklassen stechen nur die mittelschweren Lkw von 7,5 bis 18 Tonnen positiv heraus. Die Mängelquote der viel im regionalen Verteilerverkehr eingesetzten Fahrzeuge liegt volle vier Punkte unter dem Schnitt. Vorbildlich: Ab einem Alter von sechs Jahren steigen die Mängelquoten nicht mehr an. Das spricht für eine gute Pflege.

Interessant auch, dass sich bei genauerem Hinsehen die Plattformstrategie der OEMs nicht unbedingt als sinnvoll im Hinblick auf die Mängelfreiheit erweist. Da wird ein Fahrzeug, üblicherweise im Van-Segment, im klassischen Badge-Engineering von einer Vielzahl von Herstellern unter eigener Marke und eigenem Namen angeboten. Anschließend finden sich dann alle Mängel in breiter Streuung wieder. Eigentlich sollte man doch erwarten, dass man sein Know-how zusammenlegt und am Ende etwas Gutes dabei herauskommt.

20,3 %

aller Nutzfahrzeuge fallen mit „erheblichen“ oder „gefährlichen Mängeln“ durch die Hauptuntersuchung der deutschen TÜV.

ANALYSE

Im Gespräch

04 Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer TÜV-Verband e. V., im Interview

Ergebnisse auf einen Blick

06 Datenbasis des Reports
07 Mängelstatistik 2026

Gesamtbilanz 2026

08 für alle Nfz
09 für Nfz $\geq 7,5$ Tonnen

KNOW-HOW

Branchen-Insights: Fachartikel

- 10** Gehört den schweren Elektro-Lkw die Zukunft? Ladeinfrastruktur und Achslasten als Gamechanger.
- 12** Die Sicherheit muss Vorrang haben: Wie der TÜV-Verband die Reform der Qualifizierung von Berufskraftfahrern einschätzt.
- 14** Die EU-Vorgaben für die Typgenehmigung stellen Hersteller, Prüforganisationen und Behörden vor Herausforderungen.
- 16** Ferngelenkt und/oder autonom? Unterschiedliche Rechtsnormen machen die Entwicklung von autonom fahrenden Fahrzeugen nicht leichter. Ein Überblick.

DATEN & ZAHLEN

AUSWERTUNG NACH GEWICHTSKLASSEN: UNTER 3,5 t

18	Mängelranking der Nfz < 3,5 t	34	MAN TGE
20	Übersicht Nfz < 3,5 t	34	Maxus Deliver 9
		34	Mercedes-Benz Sprinter
		36	Mercedes-Benz e-Vito
		36	Mercedes-Benz Vito
		36	Opel Movano
		38	Opel Viaro
		38	Peugeot Boxer
		38	Peugeot e-Expert
		40	Peugeot Expert
		40	Renault Master
		40	Renault Trafic
		42	Toyota Proace
		42	VW Crafter
		42	VW Transporter

Transporter

30	Citroën Jumper
30	Citroën Jumpy
32	Fiat Ducato
32	Ford Transit/Tourneo
32	Ford Transit/Tourneo Custom

Pick-ups

44	Ford Ranger
44	Mitsubishi L200
46	Nissan Navara
46	Toyota Hilux
46	VW Amarok

AUSWERTUNG NACH GEWICHTSKLASSEN: AB 3,5 t

48	Übersicht Lkw 3,5 bis < 7,5 t	Lkw-Hersteller
49	Übersicht Lkw 7,5 bis 18 t	52 DAF
50	Übersicht Lkw > 18 t	54 Iveco
51	Übersicht Anhänger & Auflieger	56 MAN
		58 Mercedes-Benz
		60 Scania
		62 Volvo

IMPRESSUM

Verlag Heinrich Vogel
Tecvia Media GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München
Handelsregister: Amtsgericht München HRB 280256
Geschäftsführer: Peter Lehnert
Scott Richard MacKendrick, Dr. Guido Moritz
Chefredakteur: (V. i. S. d. P.) Gerhard Grünig
Redaktion: C. Bonk, M. Eder, G. Jacobi, P.-J. Ersing
Herausgeber: TÜV-Verband e. V.
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied Dr. Joachim Bühler,
Friedrichstraße 136, 10117 Berlin, www.tuev-verband.de

Beirat TÜV-Report Nutzfahrzeuge: Christian Egger (TÜV SÜD), Michaela Figer (TÜV Rheinland), Mathias Gleichmann (TÜV NORD), Richard Goebelt (TÜV-Verband), Andreas Neumann (TÜV Thüringen), Frank Schneider (TÜV-Verband), Peter Schnoor (TÜV Hessen), Maurice Shahd (TÜV-Verband)
Datenmanagement: Alexandra Schulze (TÜV-Verband)
Projektkoordination: Manuel Eder, Franziska Huber (Corporate Publishing TECVIA)
Grafik/Layout: Michaela Fischer
Gesamtleitung Sales: Andrea Volz (verantwortlich)

Druck: F&W Druck- und Mediencenter GmbH, Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg
Nachdruck und Vervielfältigungen, Manuskripte: Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Für mit Namen gekennzeichnete Beiträge ist der Autor verantwortlich. Der Verlag übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte. Für die Herstellung des „TÜV-Report Nutzfahrzeuge“ verwenden wir chlorfreies Papier.

„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.

DIE DATENBASIS DES REPORTS

PRÜFEN FÜR MEHR SICHERHEIT

Grundlage des TÜV-Reports Nutzfahrzeuge ist eine aktuelle Auswertung der von den TÜV-Organisationen durchgeführten Hauptuntersuchungen (HU). Genauer betrachtet wird, wie Fahrzeuge im Alter von ein bis zehn Jahren bei den 18 am häufigsten beanstandeten Bauteilen bzw. Baugruppen abschneiden. Für den TÜV-Report im Berichtsjahr 2026 wurden die HU-Ergebnisse der Jahre 2024 und 2025 ausgewertet.

Durchgeführte HU-Inspektionen (TÜV)



2.365.907

Hauptuntersuchungen bei Nutzfahrzeugen haben die TÜV-Organisationen 2024 und 2025 (Berichtsjahr 2026) durchgeführt, nach 2,3 Millionen im Berichtsjahr 2025 und 2,1 Millionen 2023.

Im Berichtszeitraum des TÜV-Reports Nutzfahrzeuge 2026 wurden von den TÜV-Organisationen in Deutschland rund 2,4 Millionen Hauptuntersuchungen (HU) an Vans, Transportern, Pick-ups, Anhängern sowie leichten bis schweren Lkw durchgeführt. **Zum vierten Mal in Folge steigt damit die Datenbasis an.** Das dokumentiert zum einen, dass **immer mehr Kunden den Dienstleistungen der TÜV-Prüfdienste vertrauen**. Zum anderen ist es ein Beleg für die valide Datenbasis. Beurteilt wurden ausschließlich Modelle und Hersteller, die mit so vielen Fahrzeugen bei der HU vertreten waren, dass eine statistisch gesicherte Aussage möglich war – der Grund, warum zum Beispiel Hersteller wie Renault Trucks oder Ford Trucks derzeit nicht einzeln ausgewiesen werden.

Im Dauerbetrieb: Die Laufleistungen sinken seit 2021

Bei der HU werden auch die Kilometerstände der zur Prüfung vorgeführten Fahrzeuge protokolliert. Die Tabelle zeigt die Laufleistung der schweren Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen in den ersten fünf Nutzungsjahren (in Tkm).

Laufleistung (in Tkm) Nfz ≥ 7,5 t	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Berichtsjahr 2021	79	156	231	292	337
Berichtsjahr 2023	79	151	230	285	328
Berichtsjahr 2025	73	143	209	267	312
Berichtsjahr 2026	69	141	210	257	302

Die stärkste Veränderung in der Laufleistung zeigt sich bei den vier- und fünfjährigen Nutzfahrzeugen ab 7,5 Tonnen. Je nach Alter liegt die durchschnittliche Fahrleistung inzwischen rund 9 bis 13 Prozent unter dem Niveau von 2021.

75.000 Kilometer

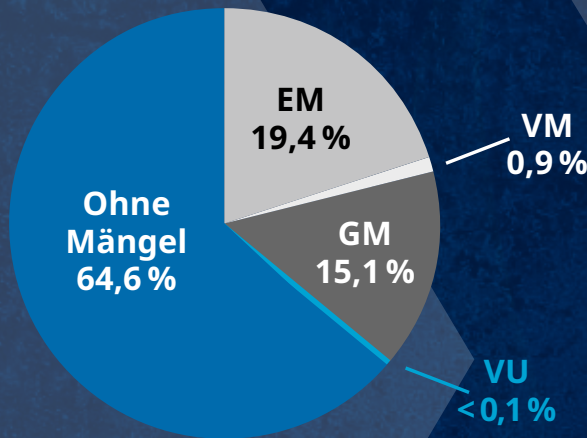
Lkw der mittelschweren Klasse (7,5 bis 18 Tonnen) kommen im ersten Jahr auf die **höchste Laufleistung** aller Nutzfahrzeuge (Durchschnitt: 49.000 km).

DAS SIND DIE MÄNGELQUOTEN 2026

SYSTEMCHECK FÜR DIE BRANCHE

Kleintransporter und leichte Nutzfahrzeuge müssen wie Pkw erstmalig nach drei und dann alle zwei Jahre zur Hauptuntersuchung. Ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen ist eine jährliche Prüfung verpflichtend. Die Mängelquoten des TÜV-Reports 2026 auf einen Blick.

Mängelverteilung über alle Nutzfahrzeuge



ERHEBLICHE MÄNGEL (EM)

Nutzfahrzeuge mit erheblichen Mängeln fallen bei der HU durch. Die Mängel müssen innerhalb eines Monats behoben werden und das Fahrzeug muss erneut vorgeführt werden.

VERKEHRSGEFÄHRDENDE MÄNGEL (VM)

Es besteht akute Gefahr für die Verkehrssicherheit. Das Fahrzeug muss unverzüglich in die Werkstatt.

GERINGE MÄNGEL (GM)

Als geringfügig eingestufte Mängel werden von den Sachverständigen im Prüfbericht vermerkt.

VERKEHRUNSICHER (VU)

Als verkehrsunsicher eingestufte Fahrzeuge werden an Ort und Stelle stillgelegt.

EM/VM-Quote aller Nutzfahrzeuge im Zeitreihenvergleich seit 2021



EM/VM-Quote nach Gewichtsklasse im Zeitreihenvergleich seit 2021

Klasse	< 3,5 t	3,5 t bis < 7,5 t	7,5 t bis 18 t	> 18 t
2021	20,3	18,5	19,5	19,9
2023	20,4	19,2	13,8	19,8
2025	21,5	20,0	16,5	21,9
2026	21,5	19,8	16,3	21,8

Mängelquoten nach Gewichtsklassen

	< 3,5 t	3,5 bis < 7,5 t	7,5 bis 18 t	> 18 t
EM	20,5 %	18,8 %	15,8 %	21,2 %
VM	1,0 %	1,0 %	0,5 %	0,6 %
EM/VM	21,5 %	19,8 %	16,3 %	21,8 %
GM	14,7 %	16,5 %	14,1 %	13,3 %

Bei den Mängelquoten über alle Nutzfahrzeugklassen hinweg gibt es seit 2021 einen leichten Anstieg: Noch immer **fällt etwa jedes fünfte Fahrzeug durch die Hauptuntersuchung**. Besonders deutlich war der Anstieg bei Lkw über 18 Tonnen mit 2 Prozentpunkten. Die **mittelschweren Lkw** – häufig im Baustellen- oder Verteilerverkehr eingesetzt – bleiben mit einem EM/VM-Wert von 16,3 Prozent der **Klassenprimus**.

GESAMTBILANZ: ERGEBNISSE ÜBER ALLE NFZ

KEIN GUTES ZEUGNIS

Vom kompakten Stadtlieferwagen bis zum extralangen 40-Tonner: Auf fast 50.000 Kilometer durchschnittlich kommt ein in Deutschland zugelassenes Nutzfahrzeug im ersten Jahr. Bei den Mängeln sind die leichtesten und schwersten Arbeitstiere die größten Sorgenkinder.

NFZ-ÜBERSICHT ALLE FAHRZEUGE (IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	49	58	115	104	147	147	173	169	179	176
Ohne Mängel	84,0	80,7	75,0	71,6	67,9	65,5	61,0	60,6	57,0	56,4
Geringe Mängel	6,3	8,2	10,1	11,2	12,8	13,6	15,4	15,3	16,8	16,3
Erhebliche Mängel	9,5	10,9	14,6	16,7	18,7	20,1	22,6	23,0	24,8	25,9
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,3	0,4	0,6	0,7	0,9	1,1	1,3	1,4
Abblendlicht	2,3	2,9	3,4	3,7	4,3	4,5	5,2	5,0	5,7	5,6
Beleuchtung vorn	1,0	1,2	1,5	1,4	1,6	1,6	1,9	1,7	1,9	1,9
Beleuchtung hinten	2,5	2,9	4,4	4,9	6,7	7,5	9,5	9,4	11,2	11,3
Blinker/Warnblinker	1,3	1,0	1,6	1,5	2,2	2,1	2,8	2,6	3,1	3,1
Achsaufhängung	0,3	0,5	0,9	1,2	1,5	2,1	2,7	3,4	4,1	5,0
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,4	0,6	1,1	1,3	1,8	2,3	2,9	3,4	3,8
Antriebswellen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Lenkanlage	0,2	0,1	0,3	0,3	0,5	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0
Lenkgelenke	0,1	0,3	1,1	1,0	1,6	1,8	2,4	2,4	3,2	3,9
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,2	0,6	0,3	0,5	0,4	0,6	0,5	0,6	0,7
Ölverlust Motor/Antrieb	0,8	1,3	1,9	3,3	4,3	5,2	6,8	7,0	8,2	8,0
Motormanagement/AU	0,7	0,6	1,3	2,2	2,7	3,0	3,9	3,5	3,4	2,7
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	1,0	1,4	2,3
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,3	0,4	0,4	0,7	0,8	1,1	1,1	1,3	1,3
Funktion der Feststellbremse	0,4	0,5	0,4	0,9	1,0	1,1	1,5	1,5	2,1	2,1
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,1	0,4	0,4	1,0	1,4	2,2
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,5	0,9	1,2	2,5	2,6	2,7	3,0	3,0	3,3	3,5

Macht die Zahl nach dem Komma den Unterschied? Von 20,4 auf 20,3 Prozent ist die Quote der erheblichen und gefährlichen Mängel aller Nutzfahrzeuge seit der letzten Erhebung im Jahr 2025 gesunken. Daraus eine echte Trendumkehr abzuleiten, wäre allerdings verfrüht. Vielmehr bestätigt sich der Trend aus dem Vorjahr, als die Mängelquote um fast einen Prozentpunkt gestiegen ist. Der Anteil der gefährlichen Mängel liegt bei 0,9 Prozent. In absoluten Zahlen werden rund 22.000 Fahrzeuge als akut „verkehrsgefährdend“ eingestuft. Dann ist nur noch die Fahrt in die Werkstatt erlaubt.

Gewissenhafte Wartung und Pflege der Fahrzeuge bleiben im hektischen Alltags-

betrieb offenbar häufig auf der Strecke. Damit ließen sich viele der von den Sach-

11,3

Prozent

Bei lediglich **0,2 Prozent** der geprüften zehnjährigen Nutzfahrzeuge werden **Antriebswellen** beanstandet. Zusammen mit den Bremsschläuchen ist das ein Bestwert. Im Kontrast dazu stehen die **11,3 Prozent** Beanstandungen der **Beleuchtung hinten** bei den Zehnjährigen. Dieses Bauteil ist das Schlusslicht, buchstäblich.

verständigen beanstandeten Mängel leicht beheben – und so eine Nachprüfung vermeiden. Etwas mehr als jedes zehnte Nutzfahrzeug benötigt nach zwei Jahren auf der Straße einen zweiten Anlauf bei der Hauptuntersuchung.

Fazit: Die häufigsten Mängel sind altbekannt
Zu den prominentesten erheblichen Mängeln über alle Nutzfahrzeuge hinweg zählten neben der Beleuchtung auch Ölverlust an Motor und Antrieb sowie eine nicht zufriedenstellende Abgasuntersuchung. Positiv hervorzuheben ist, dass selbst nach zehn Jahren Schwersteinsatz noch 56,4 Prozent aller Nutzfahrzeuge mängelfrei durch die HU kommen.

GESAMTBILANZ: ERGEBNISSE FÜR NFZ ≥7,5 t

SCHWERE LKW ERNEUT ANFÄLLIGER

In der Tendenz nehmen Mängel bei den Nutzfahrzeugen ab 7,5 Tonnen von Jahr zu Jahr zu. Für Fuhrparkverantwortliche bedeutet dies, intensiver in Wartung und präventive Konzepte zu investieren.

NFZ-ÜBERSICHT FAHRZEUGE ≥ 7,5 t (IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	69	141	210	257	302	335	345	327	310	293
Ohne Mängel	87,0	79,1	73,7	69,8	66,6	64,0	63,0	63,6	63,7	63,4
Geringe Mängel	5,6	8,8	10,4	11,6	13,1	13,7	14,9	14,8	15,1	15,6
Erhebliche Mängel	7,3	11,9	15,6	18,3	19,8	21,8	21,5	20,8	20,5	20,3
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,6	0,7	0,7	0,6
Abblendlicht	1,2	2,0	2,8	3,3	3,5	3,5	3,8	3,5	3,5	3,6
Beleuchtung vorn	0,7	1,2	1,7	1,8	1,8	1,8	1,7	1,5	1,5	1,7
Beleuchtung hinten	1,9	3,4	4,5	5,2	6,0	6,7	7,1	7,6	7,9	8,1
Blinker/Warnblinker	0,8	0,9	1,3	1,7	2,2	2,4	2,3	2,6	2,6	2,7
Achsaufhängung	0,2	0,6	1,1	1,4	1,8	1,8	1,9	2,1	2,4	2,2
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,5	0,9	1,3	1,6	2,1	2,1	2,0	2,2	2,2
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,2	0,4	0,6	0,9	1,2	1,6	1,6	1,3	1,1	1,3
Lenkgelenke	0,2	1,0	2,3	3,4	3,6	4,5	4,8	4,6	4,5	5,0
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,6	1,1	1,0	1,1	1,2	1,3	1,1	1,2	1,2
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6	1,2	1,7	2,8	4,1	5,5	6,4	6,8	7,2	7,3
Motormanagement/AU	0,6	0,7	1,1	1,5	2,2	2,8	2,6	2,7	2,5	2,4
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,4	0,7	1,1	1,6	1,8	2,2	2,1	2,2
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,2	0,4	0,5	0,7	0,9	0,8	0,7
Bremsleitungen	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,6	0,9	1,2	1,2	1,4	1,5	1,5

Die Quote der mängelfreien Fahrzeuge bleibt mit 87 Prozent bei den schweren Nutzfahrzeugen ab 7,5 Tonnen im ersten Jahr nahezu identisch (2025: 87,2 Prozent), fällt aber ab dem dritten Jahr etwas stärker ab. Bei vierjährigen Lkw liegt der Wert nun bei 69,8 Prozent statt 70,3 Prozent, bei den fünfjährigen bei 66,6 statt 67,3 Prozent. Die erheblichen Mängel steigen leicht: von 18,1 auf 18,3 Prozent im vierten Jahr und von 19,2 auf 19,8 Prozent im fünften Jahr.

Einige problematische Baugruppen
Der Blick auf die einzelnen Baugruppen zeigt, wo besonders häufig Mängel auftreten. Bei den zehn Jahre alten Fahrzeugen liegt die Beleuchtung an der Spitze der Beanstandungen. Vor allem die hintere

Beleuchtung fällt mit 8,1 Prozent überdurchschnittlich häufig auf, gefolgt vom Abblendlicht mit 3,6 Prozent. Beim Motor zählen Ölverluste mit einer Mängelquote

8,1

Prozent

... der **zehnjährigen** schweren Lkw zeigen 2026 Mängel an der **hinteren Beleuchtung**, es folgt **Ölverlust** an Motor und Antrieb mit 7,3 Prozent bei zehn Jahre alten Fahrzeugen.

von 7,3 Prozent zu den größten Schwachstellen. Im Fahrwerksbereich werden Lenkgelenke beanstandet (5,0 Prozent). Mehr noch: Die genannten Baugruppen zeigen auch bereits bei jungen Fahrzeugen Auffälligkeiten und steigen mit zunehmendem Alter kontinuierlich an. Sie zählen also zu den dauerhaften Mängelschwerpunkten im Nutzfahrzeugbestand der Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen.

Fazit: Solide, aber unter Druck
Der Vergleich zu 2025 zeigt – wenig überraschend –, dass die Hotspots in den Baugruppen des letzten Berichtsjahres auch die der aktuellen Ausgabe sind. Insgesamt bleibt das Niveau solide, doch der Trend weist klar auf steigenden Wartungsbedarf ab mittlerer Laufleistung.

GEHÖRT DEN SCHWEREN ELEKTRO-LKW DIE ZUKUNFT?

Immer mehr Logistikunternehmen beschäftigen sich mit der Elektrifizierung ihrer Fuhrparks. Niedrige Stromkosten und Mautersparnis sprechen für den BEV-Lkw. Viele unbeantwortete Fragen gibt es aber nach wie vor zu den Themen Ladeinfrastruktur und Achslasten.

Der Wandel im Schwerlastverkehr nimmt Fahrt auf: Immer mehr Logistikunternehmen prüfen den Umstieg auf batterieelektrische Lkw, immer mehr Fuhrparks werden zumindest teilweise elektrifiziert. Laut europäischem Herstellerverband ACEA wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2026 rund 3.500 mittlere und schwere Lkw über 3,5 Tonnen neu zugelassen – ein Plus von 89 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Allerdings ist der Anteil an den Neuzulassungen in dieser Gewichtsklasse mit knapp 9 Prozent noch gering. Ein wesentliches Hindernis für die Verbreitung sind nach wie vor die hohen Anschaffungskosten. „Anders als bei Pkw sind neue Elektro-Lastkraftwagen immer noch etwa doppelt so teuer wie vergleichbare Dieselmotore“, sagt Robin Zalwert, E-Mobilitäts-Spezialist beim TÜV-Verband in Berlin. Umso wichtiger sei der Blick auf die laufenden Betriebskosten. „In Deutschland gilt noch eine komplette Mautbefreiung für E-Lkw bis Juni 2031“, sagt Zalwert. Das bedeute eine spürbare Entlastung. Beispiel: Ein schwerer E-Lkw größer 18 Tonnen spart bei einer Laufleistung von 60.000 Kilometern rund 18.000 Euro Mautgebühr pro Jahr*. Laut Zalwert speisen sich die niedrigeren Betriebskosten aber vor allem aus der Effizienz des Antriebs: „Ein BEV ist im Vergleich zum Diesel sehr viel effizienter. Mit einer Kilowattstunde pro Kilometer bei 40 Tonnen kann kein Verbrenner mithalten!“

Depotladen und Solarstrom

Entscheidender Hebel sind dabei die Stromkosten. „Die günstigste Variante ist das Depotladen auf dem eigenen Betriebs- hof“, sagt Manuel Hagemann, bei TÜV NORD Experte für Elektromobilität. „Viele Fuhrparkbetreiber haben damit begonnen, entsprechende Ladeinfrastruktur aufzu-
bauen.“ Die eigene PV-Anlage auf dem Dach der Logistikhalle, ergänzt um Puffer- speicher und ausreichend Ladesäulen, sei die beste Lösung. „Wer sich entsprechend gerüstet hat, kann mit den Stromangeboten am Markt spielen und macht seine Puffer- speicher voll, wenn es günstige Überka- pazitäten gibt“, so Hagemann. Dann erge- ben sich unschlagbar günstige Ladekosten von deutlich unter 20 Cent/kWh. Die Regel dürfte aber sein, dass große Fuhrparks individuelle Tarife mit ihren Stromanbie- tern verhandeln. „Dann sind 15 bis 25 Cent pro Kilowattstunde möglich. Da ist man bei den aktuellen Spritpreisen weitaus günsti- ger unterwegs als mit Diesel-Lkw.“ Rückenwind erhält das Depotladen aktuell von staatlicher Seite: Das Bundesministe- rium für Verkehr fördert den Aufbau ent- sprechender Ladeinfrastruktur mit insge-



„Das Gesamtgewicht hochzusetzen, nicht aber die Achslasten, ist zu kurz gedacht.“

MANUEL HAGEMANN, TÜV NORD

bauen.“ Die eigene PV-Anlage auf dem Dach der Logistikhalle, ergänzt um Puffer- speicher und ausreichend Ladesäulen, sei die beste Lösung. „Wer sich entsprechend gerüstet hat, kann mit den Stromangeboten am Markt spielen und macht seine Puffer- speicher voll, wenn es günstige Überka- pazitäten gibt“, so Hagemann. Dann erge- ben sich unschlagbar günstige Ladekosten von deutlich unter 20 Cent/kWh. Die Regel dürfte aber sein, dass große Fuhrparks individuelle Tarife mit ihren Stromanbie- tern verhandeln. „Dann sind 15 bis 25 Cent pro Kilowattstunde möglich. Da ist man bei den aktuellen Spritpreisen weitaus günsti- ger unterwegs als mit Diesel-Lkw.“ Rückenwind erhält das Depotladen aktuell von staatlicher Seite: Das Bundesministe- rium für Verkehr fördert den Aufbau ent- sprechender Ladeinfrastruktur mit insge-

samt einer Milliarde Euro über vier Jahre, mit bis zu 500 Euro netto pro Kilowatt Ladeleistung. Gefördert wird auch nicht- öffentliche Infrastruktur auf Betriebs- höfen – inklusive Megawatt-Charging- Systemen – bei einer Mindestladeleistung von 50 Kilowatt Gleichstrom pro Ladepunkt. Hagemann verweist zudem auf technische Vorteile, die sich mittelbar in den Kosten niederschlagen: „Denken wir nur an die enormen Leistungsreserven von E-Trucks, die Berge trotz 40 Tonnen mit 80 km/h hochfahren können. Oder das niedrige Geräuschniveau in der Kabine. Nicht zu vergessen das Thema Power-Take-off, also Nebenantrieb. Es ist ein großer Vorteil, bei vielen Tätigkeiten rund um den Lkw den Verbrennungsmotor nicht mehr laufen las- sen zu müssen.“ Auch die Kabinentempe- rierung – Heizung und Klimaanlage – lasse sich mit einem batterieelektrischen Lkw einfacher realisieren.

Offene Fragen bei der Ladeinfrastruktur

Ein großer Unsicherheitsfaktor ist aktuell die öffentliche Ladeinfrastruktur. „Viele Spediteure werden für einen wettbewerbs- fähigen kWh-Preis direkt mit den Betrei- bern der öffentlichen Ladeparks verhan- deln müssen“, sagt Hagemann. „Da hat aktuell vor allem derjenige einen Wettbe- werbsvorteil, der beim Laden unterwegs pro Monat viele Hundert Megawattstunden abnimmt.“ Bei kleineren Transportunter- nehmen mit zehn bis 20 Fahrzeugen sieht er einen breiten Flottenwechsel auf E-Fahr- zeuge derzeit noch kritisch. „Es wird aber der Zeitpunkt kommen, an dem potenzielle Auftraggeber das fordern werden. Spätes- tens dann müssen auch kleine Unterneh- men darüber nachdenken, wie sie günstig unterwegs laden können – etwa durch das noch nicht flächendeckend verfügbare Durchleitungsmodell. Dass man also immer den günstigsten Strom ‚seines‘ Anbie-



„Die Befreiung von der Maut für Elektro-Lkw gilt noch bis Juni 2031.“

ROBIN ZALWERT, TÜV-VERBAND BERLIN

ters bekommt, auch wenn man an einer öffentlichen Ladesäule lädt.“ Ein viel disku- tierter Punkt ist zudem das Megawatt- Laden – das Füllen des Akkus mit 1.000 kW und mehr, um in der 45-minütigen Pause wieder volle Batterien zu haben. Zalwert ist überzeugt, dass sich dahinter ein tragfähi- ges Geschäftsmodell verbirgt: „Anbieter wie Milence, Aral pulse und Co. investieren in Europa hohe Summen in das Megawatt- Charging – unterstützt von öffentlichen Förderprogrammen.“ Und auch die techni- sche Entwicklung geht weiter. Zalwert: „Die OEMs arbeiten bereits an Ladelösun- gen mit mehr als 1.000 kW.“

Unsicherheit bei den Achslasten

Neben der Ladeinfrastruktur sorgt auch das Thema Achslasten für Unsicherheit. Zwei Tonnen sind dabei die magische Zahl: jenes Mehrgewicht, das der Gesetzgeber den Nutzern von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben zubilligt, um etwa die höheren Batteriegewichte zu kompen- sieren. Damit erreicht man legal im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs bis zu 46 Tonnen Gesamtgewicht, im Stan- dard-Lkw immerhin noch 42 Tonnen. Das reicht je nach Konfiguration in den meisten Fällen aus, um das Gewicht der schweren Akkus zu kompensieren. Probleme machen allerdings die zulässigen Achslasten, denn

die wurden trotz des angepassten Gesamt- gewichts nicht erhöht. Gerade BEV-Lkw mit E-Antriebsachsen reißen bei Vollaus- lastung die maximal zulässigen 11,5 Tonnen Hinterachslast – im schlimmsten Fall sind es rund 13 Tonnen, die bei einer Kontrolle zu Problemen führen können. Fahrzeuge mit Zentralmotor und Batterien unter der Kabine haben in diesem Fall Vorteile, wobei auch da die erlaubten 11,5 Tonnen nicht immer eingehalten werden. Deshalb gehen erste Hersteller den Weg über dreiachsige Zugmaschinen mit Vorlaufachsen und schlanker 17-Zoll-Bereifung.

Hagemann zur gesetzlichen Regelung: „Es ist zu kurz gedacht, nur das Gesamtge- wicht hochzusetzen. Es wäre sinnvoll, ebenso die zulässigen Achslasten der Hin- terachse von 11,5 auf die oft technisch zulässigen 13 Tonnen zu erhöhen.“ Er ver- weist darauf, dass bei manchen Fahrzeu- gen systembedingt oder anwendungsbezo- gen keine Batterien am Rahmen verbaut werden können: „Ich betreue Kunden, die entwickeln elektrische Großkehrmaschi- nen. Da wird die Anbaufläche für Absau- gungen und Bürsten benötigt. Auch bei Brennstoffzellenfahrzeugen wird in der Regel ein Turm hinter dem Fahrerhaus angebaut. Die unterschiedlichen Konzepte wirken sich auf die Achslasten aus. Gesetz- liche Anforderungen sollten idealerweise auch Innovationen zulassen und daher Freiheiten offenlassen.“

E-Mobilität lückenlos in Logistikpraxis integrieren

Auch abseits der Achslast-Diskussion blei- ben praktische Fragen offen: etwa der Platzbedarf an Rastplätzen, das Abkoppeln des Trailers an manchen Ladesäulen oder wie sich die Pausenzeit gestaltet, wenn ein Lkw von der Ladesäule wegbewegt werden muss. Hagemann: „Das muss der Gesetz- geber lösen, damit die Fahrer nicht in die Bredouille kommen.“ Als Schlüssel zur E-Mobilität in der Logistik nennt er die Einfachheit des Ladens und die Integration in die Logistikprozesse: „Gibt es eine nut- zerfreundliche App, mit der Fahrer Lade- punkte finden können? Ist die Säule sofort verfügbar? Kann ich vorher reservieren?“ Einbezogen werden aus seiner Sicht künf- tig auch die Planung von Ruhezeiten in der Ladepause und eine Routenoptimierung, die Ladestationen, Topografie und Stand- ortalastung berücksichtigt.

Fahrzeugtechnik bereit, Rahmenbedingungen müssen folgen

Hohe Investitionskosten für Fahrzeuge und Ladepunkte, eine noch im Aufbau befindliche öffentliche Ladeinfrastruktur und rechtliche Unsicherheiten: In der Summe dieser Faktoren sehen die Exper- ten den Grund, warum viele Unternehmen bei der Elektrifizierung ihrer Fuhrparks zögern. Allerdings gebe es inzwischen zahlreiche Nutzer von BEV-Nutzfahrzeu- gen, die zeigten, dass es funktioniert.

Was die Fahrzeugtechnik angeht, sieht Hagemann BEV-Lkw auf einem sehr guten Weg: „Wir haben mehrere Hersteller mit der zweiten Generation im Feld – das hat viel Potenzial. Damit kann man weite Tou- ren ohne große Einschränkungen fahren. Zum Thema Betriebssicherheit kann man sagen, dass die meisten Probleme mittler- weile abgestellt sind.“

Für die europäische Ebene fordern die Experten einheitliche Lösungen, etwa beim Thema Lenk- und Ruhezeiten. Zalwert zieht ein optimistisches Fazit: „Die Dauerhaltbarkeit der Lkw stelle ich nicht mehr in Frage.“ Auch Hagemann blickt zuversichtlich nach vorn: „Die Hersteller arbeiten alle an den nächsten Generationen ihrer batterieelektrischen Lkw. Die Batte- riesysteme und Antriebskonzepte werden immer leistungsfähiger und effizienter. Es spricht also alles dafür, dass der BEV-Lkw ein Erfolgsmodell werden wird!“



Foto: Scania (Gustav Lindh)

* Bei Euro VI, 5 Achsen, CO₂-Klasse 1

DIE SICHERHEIT MUSS VORRANG HABEN

Die Reform der Berufskraftfahrerqualifikation und der Fahrausbildung sollen neuen Fahrerinnen und Fahrern den Einstieg ins Berufsleben erleichtern. Bei einigen Neuerungen gibt es jedoch Bedenken, dass die Verkehrssicherheit leiden könnte.

Der Fahrermangel im Güter- und Personenverkehr ist längst Alltag: Allein im Busverkehr fehlen laut Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aktuell rund 20.000 Fahrerinnen und Fahrer, bis 2030 dürfte die Lücke auf 50.000 wachsen. Um gegenzusteuern, hat der Bundesrat im Juli 2026 eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation gebilligt. Sie sieht unter anderem vor, dass die theoretische Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation künftig auch in neun Fremdsprachen abgelegt werden kann, die praktische Prüfung deutlich verkürzt wird und Führerscheine aus Drittstaaten – darunter erstmals die Ukraine und Montenegro – leichter anerkannt werden. Mit den Änderungen soll die Prüfung für Berufskraftfahrer (BKF) in Deutschland auf die europäischen Mindestanforderungen zurückgestutzt werden.

Keine Abstriche bei Ausbildung und Prüfung

Der TÜV-Verband trägt das Ziel der Reform im Grundsatz mit, sieht aber bei einigen Punkten Nachbesserungsbedarf. „Wir unterstützen das Ziel, den Zugang zum Beruf zu erleichtern – aber Verkehrssicherheit muss dabei auch in Zukunft eine große Rolle spielen“, sagt Fani Zaneta, Referentin für Fahrerlaubnis, Fahreignung und Verkehrssicherheit beim TÜV-Verband. Aus ihrer Sicht tragen Fahrerinnen und Fahrer von Lkw und Bussen eine besondere Verantwortung, etwa beim Transport empfindlicher oder explosiver Güter oder im Personenverkehr beim Anfahren von Haltestellen, im Schulverkehr oder im Umgang mit Konfliktsituationen – Kompetenzen, die auch künftig geprüft werden müssten.

Kritisch sieht der TÜV-Verband vor allem die geplante Verkürzung der praktischen



Foto: Tobias Koch

„Es wird nicht unbedingt billiger, wenn man bewährte Sicherheitsstandards senkt – im Gegenteil.“

FANI ZANETA,
REFERENTIN FÜR FAHRERLAUBNIS,
FAHREIGNUNG UND VERKEHRSSICHERHEIT DES TÜV-VERBANDS

Prüfung im Rahmen der Berufskraftfahrer-Grundqualifikation. Nach dem Verordnungsentwurf soll die Prüfung von insgesamt 210 auf 120 Minuten reduziert werden: Die Fahrprüfung innerhalb der Grundqualifikation soll von 120 auf 90 Minuten verkürzt werden und der eigenständige Prüfungsteil „Bewältigung kritischer Situationen“ von bis zu 60 Minuten

soll ersatzlos entfallen. „Prüfzeit dient sehr direkt der Verkehrssicherheit“, sagt Zaneta. „Gerade bei angehenden Lkw- und Busfahrern müssen die Prüfer ausreichend Zeit haben, sicherheitsrelevante Kompetenzen zu beurteilen – etwa den Umgang mit schweren Fahrzeugen, langen Bremswegen, toten Winkeln oder komplexen Verkehrssituationen.“

Den Wegfall des Prüfungsteils „Bewältigung kritischer Situationen“ bewertet der TÜV-Verband besonders kritisch. Auch der Bundesrat hat darauf hingewiesen, dass diese Streichung zulasten der Verkehrssicherheit gehen kann. Zaneta: „Im Berufsalltag entstehen Risiken oft nicht bei Standardabläufen, sondern in unübersichtlichen, stressigen oder überraschenden Momenten. Genau dort muss ein Berufskraftfahrer professionell reagieren können.“

Die Reform dürfe deshalb nicht allein an Zeitersparnis gemessen werden. „Wir verstehen das Ziel, den Berufszugang zu erleichtern. Das darf aber nicht dazu führen, sicherheitsrelevante Prüfbestandteile zu streichen“, sagt Zaneta. „Der richtige Weg ist nicht einfach kürzer, sondern moderner, praxisnäher und effizienter – bei gleichbleibend hoher Ausbildungs- und Prüfqualität.“

Besondere Aufmerksamkeit verdiene auch die geplante Absenkung des Mindestalters für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer. „Eine frühere Einstiegsmöglichkeit kann zwar helfen, Nachwuchs für die Branche zu gewinnen“, sagt Zaneta. „Es darf aber nicht übersehen werden, dass junge Fahrerinnen und Fahrer statistisch zu einer besonders risikobehafteten Gruppe gehören. Bei den 18- bis 24-Jäh-

rigen kommen Anfänger- und Jugendlichkeitsrisiken zusammen. Wenn diese Altersgruppe künftig früher schwere Nutzfahrzeuge führt, muss das durch präventive Maßnahmen begleitet werden.“ Dazu gehörten eine hochwertige Ausbildung und Prüfung, klare Anforderungen an die Grundqualifikation sowie ein enges Monitoring der Unfallentwicklung. Zaneta: „Belastbare Unfalldaten zu jungen Lkw-Fahrenden liegen bislang nur begrenzt vor. Auch bei der Nachwuchsgewinnung muss die Verkehrssicherheit Vorrang haben.“

Qualifikation ist mehr als Fahrerlaubnis

Differenziert sieht der TÜV-Verband den Vorstoß einiger Verbände, Fahrerlaubniswerb und Berufskraftfahrerqualifikation zusammenzulegen. Ziel ist es, Doppelungen bei Ausbildung und Prüfungen zu vermeiden und damit auch den Einstieg in den Beruf zu erleichtern. „Natürlich sollte man Doppelprüfungen und unnötige Bürokratie vermeiden. Wenn Inhalte deckungsgleich sind, ist eine bessere Abstimmung sinnvoll“, sagt Zaneta. Gleichzeitig warnt sie davor, aus einzelnen Schnittmengen vorschnell den Schluss zu ziehen, beide Bereiche ließen sich ohne Weiteres zusammenlegen.

Der Fachkräftemangel löst sich nicht durch geringere Sicherheitsstandards, sondern durch gute Arbeitsbedingungen, Attraktivität des Arbeitsplatzes, faire Bezahlung und weniger unnötige Bürokratie.

„Nachwuchsgewinnung und Verkehrssicherheit dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.“

FANI ZANETA,

REFERENTIN FÜR FAHRERLAUBNIS, FAHREIGNUNG UND VERKEHRSSICHERHEIT DES TÜV-VERBANDS

„Die Fahrerlaubnisprüfung und die Qualifizierung von Berufskraftfahrern haben unterschiedliche Ziele. Die eine prüft, ob jemand ein schweres Fahrzeug sicher im Straßenverkehr führen kann. Die andere vermittelt und überprüft zusätzliche berufsspezifische Kompetenzen für den Güter- und Personenverkehr.“ Daher schaue man sich aktuell die jeweiligen Prüfungsinhalte noch mal konkret an. Zaneta: „Für uns ist entscheidend, dass Änderungen nicht zulasten der Verkehrssicherheit gehen.“

Verkehrssicherheit als Maßstab

Zusammenfassend betont Zaneta, dass bei den weiteren Reformschritten Bürokratieabbau und Sicherheit nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. „Wir sollten Verfahren besser abstimmen

und dort vereinfachen, wo es sachlich begründet ist. Bei der Ausbildung und Prüfung von Bus- und Lkw-Fahrern geht es nicht um Formalien, sondern um sicherheitsrelevante Kompetenzen.“ Gerade schwere Fahrzeuge, Fahrgastbeförderung, Schulverkehr, tote Winkel, lange Bremswege und der Umgang mit Assistenzsystemen verlangten eine gute Qualifizierung und ausreichend Prüfzeit. Die Unfallzahlen gerade junger Fahrerinnen und Fahrer seien über die Jahre deutlich gesunken. „Das ist nicht allein besserer Technik oder Infrastruktur geschuldet, sondern auch das Ergebnis guter Ausbildung und anspruchsvoller Prüfung“, sagt Zaneta. „Deshalb wäre es das falsche Signal, ausgerechnet dort zu kürzen, wo Sicherheit sichtbar und überprüfbar wird.“



Foto: Volvo

FRISCHER WIND AUS BRÜSSEL ...



Symbolbild (KI-generiert)

Assistenzsysteme und autonome Fahrfunktionen sollen Nutzfahrzeuge sicherer machen. Die überwiegend digitalen Systeme machen die Zulassung neuer Fahrzeuge immer komplexer. Die EU-Vorgaben für die Typgenehmigung stellen Hersteller, Prüforganisationen und nationale Behörden vor Herausforderungen.

Nicht nur in Berlin will man entschlacken und entbürokratisieren. Auch in Brüssel denkt man darüber nach, wie die europäischen Vorschriften schlanker gestaltet werden können. „Im Mobilitätsbereich besteht ein Ziel darin, bestehende Regelungen für die Automobilhersteller zu vereinfachen, Doppelregulierungen zu reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Fahrzeugindustrie zu stärken“, sagt Frank Schneider, Referent für Fahrzeugtechnik beim TÜV-Verband. Das sei aber in vielen Fällen einfacher gesagt als getan. Ein Bereich, der regulatorisch als besonders anspruchsvoll gilt, ist die Typgenehmigung. Also die Vorgaben, die Hersteller erfüllen müssen, wenn sie in der EU neue Modelle auf den Markt bringen wollen. Das betrifft nicht nur die Produzenten von Serienfahrzeugen, sondern auch die Aufbauhersteller, die aus den Modellen „von der Stange“ Spezialfahrzeuge wie Zementmischer, Feuerwehrfahrzeuge oder Tanklastwagen machen.

Sicherheit treibt Komplexität

Ein Grund für die zunehmende Komplexität ist laut Schneider das steigende Sicherheitsniveau, das in der europäischen General Safety Regulation II (GSR II) festgelegt wurde. Diese verpflichtet die Hersteller, ihre Neufahrzeuge schrittweise mit den neuesten Sicherheits- und Assistenzsystemen auszustatten. „Dies zieht umfangreiche und hochkomplexe Prüfverfahren

nach sich, die teilweise zum Zeitpunkt der Vorschriftensetzung noch in der Entwicklung waren“, sagt Schneider. Für die aktuelle Typgenehmigungsverordnung steht nun die Evaluierung an, die bis Juli 2027 abgeschlossen sein muss. „Obwohl noch kein neues Gesetz in Sicht ist, können im Zuge des Verfahrens jederzeit neue technische Vorschriften erlassen werden“, sagt Schneider. Eine wichtige Rolle spielt dabei die United Nations Economic Commission for Europe, kurz UN-ECE. In der UN-Kommission entwickeln die Mitgliedsstaaten zusammen mit Vertretern aus Behörden, Industrie und Prüforganisationen neue technische Regeln und Spezifikationen für Fahrzeuge, Bauteile und Assistenzsysteme. Das betrifft zum Beispiel die heute schon bei neueren Fahrzeugen gängigen Spurhalte-, Abstands- und Notbremsassistenten. „Aber die Entwicklung geht weiter“, sagt Schneider. Erst im Juli wurden von der UN-ECE neue Regelungen für das vollautomatisierte Fahren verabschiedet. Schneider: „Das ist ein Meilenstein für das autonome Fahren. Die Regelungen müssen jetzt in der gesamten EU umgesetzt werden.“

Neues für Prüfdienste und OEM

Die Digitalisierung und Automatisierung stellen nicht nur die Hersteller, sondern auch die Prüforganisationen vor neue Herausforderungen. „Die Prüfanforderungen für hochautomatisierte und

autonome Systeme werden so komplex, dass rein physikalische Tests nicht mehr ausreichend sind“, so Schneider. Statt einzelne Bauteile zu prüfen oder Anforderungen wie Crashesicherheit, Abgas und Bremsen zu messen, müssen die Technischen Dienste ganze Sicherheitskonzepte bewerten. Prüfstand-, Teststrecken- und reale Fahrversuche werden durch Simulationen ergänzt. „Mit Simulationen können auch sehr komplexe, seltene und gefährliche Verkehrssituationen geprüft werden, die in der Realität kaum nachgestellt werden können oder schlicht zu gefährlich wären“, sagt Schneider. Grundsätzlich sei für hochautomatisierte Fahrsysteme eine Kombination verschiedener Prüfmethoden vorgesehen. Die neue Aufgabe der Technischen Dienste besteht darin, die Sicherheitssysteme der Hersteller zu überprüfen. „Die Hersteller nutzen ihre eigenen Systeme, um Fahrzeugfunktionen und verschiedenste Verkehrssituationen zu simulieren“, sagt Schneider. „Mit einer sogenannten Glaubwürdigkeitsbewertung stellen wir sicher, dass der Hersteller alles unternommen hat, um korrekte Ergebnisse zu erzielen. Oder anders ausgedrückt: Wir überprüfen das System, das der Hersteller etablieren muss, um nachzuweisen, dass sein Fahrzeug sicher ist.“

Auch die Rolle der Fahrzeughersteller definiert sich ein Stück weit neu, meint Schneider. Die EU hat den OEMs in Teil-

bereichen die Möglichkeit gegeben, ihre eigenen Prüfungen durch Selbsterklärungen zu dokumentieren. Sie müssen dann aber auch dafür haften. „Das führt zu einer Verlagerung des Risikos auf den Hersteller, schwächt aber das bewährte System der unabhängigen Drittprüfung“, erläutert Schneider. „Wenn ein Technischer Dienst eine neutrale Drittprüfung durchführt, dann ist er dafür auch verantwortlich.“ Aus Sicht des TÜV-Verbands ist es bei der anstehenden Novellierung der Typgenehmigungsverordnung in Europa sehr wichtig, dass der komplette Fahrzeuglebenszyklus mitgedacht wird. Schneider: „Sollen moderne Assistenzsysteme ihre volle Wirkung für die Verkehrssicherheit entfalten können, müssen sie auch im laufenden Betrieb überprüft werden können, zum Beispiel im Rahmen der Hauptuntersuchung.“ Damit nicht genug, müssen die künftigen Updates des OEM kompatibel sein mit denen für den Aufbau.

Flickenteppich statt Klarheit

„Im Moment sind sich die europäischen Genehmigungsbehörden, in Deutschland das Kraftfahrt-Bundesamt, aber noch

nicht einig, was konkret nachzuweisen ist. Das führt zu großen Verunsicherungen im Markt“, beschreibt Schneider die aktuelle Situation. Der TÜV-Verband hat gemeinsam mit Fachleuten aus seinen Mitgliedsunternehmen typische Fälle aus der Praxis untersucht. Dabei geht es beispielsweise um die Frage, wann ein Aufbau noch von der Cybersecurity-Genehmigung des Basisfahrzeugs abgedeckt ist und wann zusätzliche Nachweise erforderlich werden. „Derzeit gibt es bei einzelnen Konstellationen noch unterschiedliche Auffassungen. Wir bringen unsere Ergebnisse in den Austausch mit dem KBA und weiteren Beteiligten ein“, sagt Schneider. „Das geht leider zulasten der Aufbauhersteller, die dann nur über kleine Serien oder Einzelgenehmigungen eine Zulassung erreichen. Dem Wirtschaftsstandort Deutschland tut das nicht gut!“

Besondere Herausforderungen

Besondere Herausforderungen für die vorwiegend mittelständisch geprägten Aufbauhersteller stellen die neuen Prüfvorschriften für Cybersecurity und Softwareupdates dar. Aufbauhersteller

erwerben ein Basisfahrzeug und machen daraus beispielsweise einen Kipper, einen Müllsammelwagen oder ein Feuerwehrfahrzeug. Dieses Fahrzeug wird dann in der Regel in einem Einzelgenehmigungsverfahren national oder europäisch zugelassen. Besonders kompliziert wird es, wenn der Aufbau auf elektronische Fahrzeugschnittstellen zugreift, zusätzliche Steuergeräte integriert oder Funktionen des Basisfahrzeugs beeinflusst. Dann muss der Aufbauhersteller nachweisen, dass die Kombination aus Fahrzeug und Aufbau cybersicher ist. In bestimmten Fällen kann dafür auch ein eigenes Managementsystem erforderlich sein.

Fehlende Klarheit bremst aus

Die fehlende Klarheit kann bei Aufbauherstellern zu zusätzlichem Aufwand, längeren Genehmigungsverfahren und höheren Kosten führen. Schneider: „Besonders für mittelständische Unternehmen ist es wichtig, dass die Anforderungen europaweit möglichst einheitlich, nachvollziehbar und praxistauglich angewendet werden. Dafür setzen wir uns in den zuständigen Gremien ein.“

Cyber-Security und Software-Updates: Neue Anforderungen an Hersteller und Technische Dienste

Mit den UN-Regelungen 155 (Cyber-Security) und 156 (Software-Update) werden neue Anforderungen an Hersteller und Technische Dienste gestellt: Neben der sogenannten Anfangsbewertung des Herstellers und der Produktprüfung durch den Technischen Dienst ist zur Erlangung einer Typgenehmigung auch der Nachweis von eingeführten und wirksamen Managementdiensten zur Cyber-Security und zu Software-Updates erforderlich.

Der vom Hersteller benannte Technische Dienst, zum Beispiel ein TÜV, führt grundsätzlich die Prüfung des Managementsystems (CSMS/SUMS) und das Genehmigungsverfahren durch und übermittelt die Prüfberichte und relevanten Informationen des Herstellers an das KBA. „Für die Aufbauhersteller ist das ein großer Sprung“, meint Hermann Jakobs, Leiter Technischer Dienst Einzelgenehmigungen beim TÜV Rheinland. „Damit haben wir in Deutschland auch in der Einzelgenehmigung einen EU-Standard, der der Typgenehmigung entspricht – andere EU-Länder haben hier noch geringere Anforderungen an ihre Aufbauhersteller.“ Auch die Erfüllung weiterer neuer Vorschriften der GSR II stellt die Aufbauhersteller vor Probleme, gerade bei „Alt-“ oder „Lagerfahrzeugen“.

Auch beim Thema Softwareupdate muss die Frage gestellt werden, ob der Aufbau- oder Systemhersteller das beherrschen muss. Denn laut EU gilt die Vorschrift für den OEM, nicht für den Systemhersteller (Wabco, Knorr etc.). Von Letztgenanntem stammt aber oft die Software, zum Beispiel der Bremsanlage, die der Hersteller lediglich implementiert. Nicht zu vergessen, gibt es eine Übergangsfrist bis 2029 für typgenehmigte Fahrzeuge, die vervollständigt werden. „Auch in dem Fall wird diskutiert, ob diese Regelung aktuell auch für die Einzelgenehmigung zur Anwendung kommen kann oder nicht“, so Jakobs. „Wir sind der Ansicht und handhaben das auch so, dass wir mit dieser Übergangsfrist arbeiten, bis es eine Festlegung dazu gibt.“



„Bis es eine Festlegung gibt, arbeiten wir mit Übergangsvorschriften.“

HERMANN JAKOBS,
LEITER TECHNISCHER DIENST
EINZELGENEHMIGUNGEN
BEI TÜV RHEINLAND

FERNGELENKT UND/ODER AUTONOM?

Mit den Autonomie-Leveln 1 bis 5 können viele Kraftfahrer noch etwas anfangen. Mit der sogenannten Fernlenkverordnung schon weniger. Im ersten Fall sitzt bis Level 3 noch jemand im Fahrzeug, der das Steuer übernehmen könnte. Beim ferngelenkten Auto gibt es dagegen einen Tele-Operator. Trotz teilweise identischer Fahrzeugtechnik entstanden die Vorschriften dazu ziemlich losgelöst voneinander – was kein Vorteil ist.

Die Fernlenkverordnung (Fernlenk-VO) läuft ein wenig unter dem Radar, ist sich Frank Schneider, Referent im Bereich Fahrzeug und Mobilität beim TÜV-Verband, sicher. „Trotzdem wollen wir versuchen, dafür Interesse zu wecken. Und beim Thema Interesse wecken stellt sich unweigerlich die Frage, ob es denn schon konkrete Anwendungsfälle oder Projekte gibt.“ Die Betrachtung der Fernlenkverordnung funktioniert für Schneider allerdings nicht, ohne einen Blick auf die Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (AFGBV) zu werfen. Der wesentliche Unterschied: Während bei der Fernlenk-VO ein Mensch das Fahrzeug aus der Ferne steuert, fährt ein Fahrzeug nach AFGBV autonom. „Sie stehen parallel und sind auch nicht miteinander kombinierbar“, führt Schneider an. Eine Kombination der beiden Verordnungen könnte vielleicht zu mehr Projekten in der Praxis führen.

Potenzial ist vorhanden

Nach Ansicht des Experten vom TÜV-Verband würde man grundsätzlich mit der Fernlenk-VO bzw. der AFGBV die gleichen Zielgruppen ansprechen: Carsharing-Unternehmen, Robotaxi-Betreiber, Logistikunternehmen, den ÖPNV, aber auch Betreiber von Werks- und Betriebshöfen – auch wenn Letztgenannte außerhalb der StVZO laufen. Schneider berichtet im Gespräch von einem Betreiber aus Lettland, der dort recht reibungslos Fahrzeuge teleoperiert zum Kunden bringt. Dann nutzt es der Kunde nach eigenem Bedürfnis, fährt selbst oder wird teleoperiert gefahren. Nach Nutzung fährt das



FRANK SCHNEIDER,
REFERENT IM BEREICH FAHRZEUG
UND MOBILITÄT BEIM TÜV-VERBAND

Foto: Tobias Koch

Fahrzeug teleoperiert zum nächsten Kunden oder zur Zentrale. „Aktuell führt der Betreiber Gespräche, sein Angebot auf Berlin zu erweitern.“

Deutschland fehlt die Netzabdeckung

Ob es zu einer Umsetzung kommt, ist sich Schneider nicht sicher. „Als große Knackpunkte sehe ich ausreichend viele qualifizierte Teleoperationsfahrer samt den komplexen Latenzen, die laut der sehr anspruchsvollen Fernlenkverordnung einzuhalten sind.“ Als Handicap erweist sich nach Ansicht des Fahrzeug- und Mobilitätsexperten einmal mehr das nicht flächendeckende Funknetz. Denn bei jedem Funkloch würde ein teleoperiertes Fahrzeug unweigerlich stehen bleiben. Schneider ist sich ziemlich sicher, dass das, was in Lettland mit seinem vorbildlichen 5G-Netz funktioniert, in Deutschland wahrscheinlich schnell

an seine Grenzen stoßen würde. Trotzdem ist der Betreiber bei der Senatsverwaltung Berlin vorstellig geworden, hat sein Projekt erläutert und vorgeführt, wie ein Genehmigungsverfahren funktionieren könnte.

Nutzfahrzeugbranche zeigt Interesse

Übrigens handelt es sich bei den umgerüsteten Fahrzeugen um Hyundai und Kia, also keine deutschen Fabrikate. Bei uns sind es vor allem Nutzfahrzeugbetreiber, die bislang Interesse bekundet haben, ihre Lkw fernzulenken – in erster Linie handelt es sich bei den bisherigen Projekten vorwiegend um Hub-to-Hub-Verkehre, die teleoperiert und ohne Fahrer im Fahrzeug absolviert werden. Schneider glaubt auch, dass Teleoperationsanwendungen für ÖPNV-Anbieter interessant sein könnten. „Da sehe ich eine Kombination aus AFGBV und Fernlenk-VO als sinn-

Foto: Daimler Truck

voll an. Wenn eine bestimmte Verkehrssituation nicht mehr autonom zu lösen ist, könnte man umschalten und geht in den Fernlenkbetrieb.“

Bürokratische Hürden bremsen

An der Stelle entsteht allerdings ein Zwiespalt, denn wie eingangs erwähnt sind AFGBV und Fernlenk-VO nicht ohne Weiteres miteinander kombinierbar. Es bedarf für beide Anwendungsfälle einer separaten Homologation bzw. Betriebsbereichsgenehmigung. „Diese erteilt die zuständige Landesbehörde und/oder die Autobahn GmbH. Das hat aber bislang noch keiner beantragt.“ Wohl auch wegen der Nicht-Kombinierbarkeit dieser beiden Verordnungen. Wie Schneider erläutert, liegt das unter anderem daran, dass die Fernlenk-VO separat entwickelt wurde.

Als größte Bremsklötze der Fernlenk-VO sieht Frank Schneider vom TÜV-Verband technische Infrastrukturdefizite, Fachkräftemangel, regulatorische Einschränkungen sowie ungeklärte Haftungsfragen.

„Die Fernlenk-VO ist eine rein deutsche Sonderregelung, was grenzüberschreitende Verkehre unmöglich macht.“

FRANK SCHNEIDER,

REFERENT IM BEREICH FAHRZEUG UND MOBILITÄT BEIM TÜV-VERBAND

Schwieriger als gedacht

Immerhin ist in der Fernlenk-VO klar geregelt, wie ein „Fernlenker“ qualifiziert sein muss. Beispiele sind eine gültige Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse sowie spezielle Schulungen. Bei Letzterem geht es unter anderem um den Umgang mit Video- und Sensordaten sowie die sichere Übernahme und Kontrolle des Fahrzeugs aus der Distanz. Die Anforderungen sind damit deutlich höher als bei einem klassischen Kraftfahrer, was Schneider vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels als problematisch ansieht. Charmant wäre allerdings, dass man je nach Anwendungsfall mehrere Fahrer durch einen Fernlenker ersetzen könnte. „Allerdings haben wir Stand heute so eine Person noch nicht“, ergänzt Schneider, der die Anwendung als ziemlich komplex beschreibt: „Ich konnte das mal mit einem Testfahrzeug ausprobieren, quasi mit einer Tastatur, einem Joystick und einem Lenkrad am Schreibtisch sitzend. Das ist für unerfahrene Personen eine echte Herausforderung, weil man das Fahrzeug und das Verkehrsumfeld völlig ungewohnt nur aus der Kame-

raperspektive sieht. Dann muss man es in den Verkehrsfluss einsteuern, in den Betriebsbereich lenken – völlig neu, extrem schwierig und das, obwohl ich nur mit 25 km/h gefahren bin!“

Haftung und internationale Umsetzbarkeit offen

Ungeachtet der anspruchsvollen Arbeit sieht Schneider noch viele ungeklärte Themen, etwa Haftungs- und Versicherungsfragen. Was passiert zum Beispiel bei Netzabbruch oder Fehlbedienung des Fernlenkers? Wie ist die Verantwortlichkeit zwischen Betreiber, Softwareanbieter und Fahrzeughersteller? „Das wird noch eine große Herausforderung für die Versicherer werden.“ Und dann ist da noch der Punkt des nationalen Alleingangs: „Nicht zu vergessen ist die Fernlenk-VO eine rein deutsche Sonderregelung mit zeitlicher Begrenzung und sie wird auch nur für deutsche Straßen gelten. International tätige Flottenbetreiber haben da kaum Zugang, was grenzüberschreitende Verkehre unmöglich macht.“

DAS NEUE MÄNGELRANKING FÜR NFZ UNTER 3,5 t

WER FÜHRT AN, WER IST VERFOLGER?

Das neue Mängelranking bietet Orientierung. Die Mängelquoten der einzelnen Modelle unter 3,5 Tonnen sortieren sich gemäß den Quintilen in der jeweiligen Altersklasse.

Fahrzeugalter 1-2 Jahre				
Rang	Typ	EM-Quote	Ø TKm	Quintile
1	FORD TRANSIT / TOURNEO COURIER	7,8	30	
2	TOYOTA HILUX	8,2	37	
3	FORD RANGER	8,3	36	
3	VW CRAFTER	8,3	50	
5	PEUGEOT e-EXPERT	8,4	22	
6	VW CADDY	8,5	40	
6	FORD TRANSIT / TOURNEO CUSTOM	8,5	41	
8	RENAULT KANGOO	8,9	36	
9	TOYOTA PROACE / PROACE CITY	9,2	42	
9	VW TRANSPORTER	9,2	44	
11	FORD TRANSIT / TOURNEO	10,1	43	
11	MAN TGE	10,1	55	
13	FORD TRANSIT / TOURNEO CONNECT	10,2	43	
13	RENAULT TRAFIC	10,2	42	
15	MERCEDES-BENZ VITO	10,7	49	
16	MERCEDES-BENZ CITAN	10,9	39	
17	PEUGEOT PARTNER / RIFTER	11,1	39	
18	MERCEDES-BENZ SPRINTER	11,8	49	
19	OPEL COMBO	12,4	43	
20	RENAULT MASTER	13,2	48	
21	PEUGEOT EXPERT	13,3	44	
22	FIAT DUCATO	13,5	48	
23	FIAT DOBLO CARGO	14,0	44	
24	CITROËN JUMPER	14,9	41	
25	PEUGEOT BOXER	15,8	43	
26	MERCEDES-BENZ eVITO	19,7	21	
27	MAXUS DELIVER 9	33,6	44	
Gesamt-Ø EM-Quote & TKm		9,9	37	

9,9 Prozent der ein- bis zweijährigen Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen weisen im Durchschnitt erhebliche Mängel auf (EM-Quote). Unter den Modellen der „Spitzengruppe“ im ersten und zweiten Quintil befinden sich zehn Fahrzeugtypen. Auffällig ist der letzte Platz des Maxus Deliver 9. Eine **Mängelquote von 33,6 Prozent** hat es in dieser Altersklasse noch nicht gegeben.

Fahrzeugalter 3-4 Jahre				
Rang	Typ	EM-Quote	Ø TKm	Quintile
1	TOYOTA HILUX	10,6	68	
2	VW CADDY	11,5	68	
3	MAN TGE	12,1	97	
4	FORD RANGER	12,7	64	
4	FORD TRANSIT / TOURNEO COURIER	12,7	55	
6	NISSAN NAVARA	13,0	64	
7	VW CRAFTER	13,3	86	
8	FORD TRANSIT / TOURNEO CUSTOM	14,4	75	
9	FORD TRANSIT / TOURNEO	14,9	79	
10	VW TRANSPORTER	15,0	77	
11	DACIA DOKKER	15,5	57	
12	RENAULT KANGOO	15,7	65	
13	TOYOTA PROACE / PROACE CITY	16,1	69	
14	FORD TRANSIT / TOURNEO CONNECT	16,4	72	
14	MERCEDES-BENZ CITAN	16,4	65	
16	OPEL MOVANO	16,5	73	
17	CITROËN JUMPY	16,7	73	
18	RENAULT MASTER	16,8	79	
19	MERCEDES-BENZ VITO	17,1	87	
19	MERCEDES-BENZ SPRINTER	17,1	96	
21	PEUGEOT PARTNER / RIFTER	18,3	68	
22	OPEL COMBO	18,8	69	
23	CITROËN JUMPER	19,3	75	
24	FIAT DOBLO CARGO	19,8	70	
24	RENAULT TRAFIC	19,8	75	
26	PEUGEOT BOXER	20,4	77	
27	FIAT DUCATO	20,7	87	
28	PEUGEOT EXPERT	21,0	75	
29	STREETSCOOTER	26,4	31	
Gesamt-Ø EM-Quote & TKm		15,4	66	

Bei den **Drei- bis Vierjährigen** führt der Toyota Hilux die Spitzengruppe mit einer EM-Quote von 10,6 Prozent. Im unteren Bereich des Rankings ist u. a. eine zu **hohe Partikelkonzentration** ein Übel. Und: Auch hier fallen **Bremsbeläge** bisweilen negativ auf.

Fahrzeugalter 5-6 Jahre				
Rang	Typ	EM-Quote	Ø TKm	Quintile
1	VW AMAROK	13,5	107	
2	VW CADDY	14,1	95	
3	VW TRANSPORTER	14,5	108	
4	VW CRAFTER	15,2	117	
5	MAN TGE	16,4	138	
6	MITSUBISHI L200	17,0	91	
7	FORD TRANSIT / TOURNEO COURIER	17,2	78	
8	FORD TRANSIT / TOURNEO CUSTOM	18,2	103	
9	FORD TRANSIT / TOURNEO	18,4	109	
10	MERCEDES-BENZ VITO	19,1	120	
11	OPEL MOVANO	19,2	102	
12	RENAULT KANGOO	19,6	86	
13	FORD RANGER	19,7	89	
13	NISSAN NAVARA	19,7	89	
15	RENAULT MASTER	19,9	105	
16	CITROËN JUMPY	20,6	105	
17	FORD TRANSIT / TOURNEO CONNECT	21,2	95	
18	TOYOTA PROACE / PROACE CITY	21,4	93	
19	DACIA DOKKER	21,6	73	
20	CITROËN JUMPER	21,8	102	
21	MERCEDES-BENZ SPRINTER	22,0	138	
22	OPEL COMBO	22,2	85	
23	PEUGEOT BOXER	22,3	104	
24	PEUGEOT EXPERT	22,3	101	
24	MERCEDES-BENZ CITAN	22,4	99	
26	PEUGEOT PARTNER / RIFTER	22,6	94	
27	FIAT DOBLO CARGO	25,1	84	
28	FIAT DUCATO	26,0	120	
29	RENAULT TRAFIC	26,3	98	
30	OPEL VIVARO	27,1	102	
Gesamt-Ø EM-Quote & TKm		18,5	92	

Bei den **fünf- bis sechsjährigen** Nutzfahrzeugen unter 3,5 Tonnen glänzen **VW- und Ford-Modelle**, sie liegen in den ersten beiden Quintilen. Die Schlussgruppe plagt unter anderem **Fahrwerksprobleme**.

So ordnen Sie das Ranking der EM-Quote in Quintilen ein			
1. Quintil	oberste 20 Prozent	beste Werte	
2. Quintil	20 bis 40 Prozent	überdurchschnittlich	
3. Quintil	40 bis 60 Prozent	durchschnittlich	
4. Quintil	60 bis 80 Prozent	unterdurchschnittlich	
5. Quintil	unterste 20 Prozent	niedrigste Werte	

Wichtig: Die Ampelfarben zeigen nicht den Abstand zum Durchschnitt, sondern die Position eines Modells im Vergleich zu seinen Wettbewerbern innerhalb derselben Altersklasse.

Die Ampelfarben basieren auf sogenannten Quintilen. Dabei werden alle Fahrzeuge einer Altersklasse anhand ihrer Quote erheblicher Mängel sortiert und anschließend in fünf gleich große Gruppen eingeteilt. Jedes Quintil umfasst somit 20 Prozent aller untersuchten Modelle.

Lesebeispiel: Beim Fahrzeugalter von 11 bis 12 Jahren erreicht der VW Amarok mit einer Mängelquote von 26,3 Prozent Platz 1 und liegt im dunkelgrünen Quintil. Der Renault Kangoo kommt mit 32,9 Prozent ins gelbe Mittelfeld.

Fahrzeugalter 7-8 Jahre				
Rang	Typ	EM-Quote	Ø TKm	Quintile
1	VW TRANSPORTER	17,2	137	
2	VW CADDY	17,9	122	
3	VW AMAROK	19,0	131	
4	MITSUBISHI L200	21,1	115	
5	VW CRAFTER	21,2	147	
6	RENAULT MASTER	22,1	134	
7	RENAULT KANGOO	22,3	110	
8	OPEL MOVANO	22,4	132	
9	FORD TRANSIT / TOURNEO	23,8	136	
9	NISSAN NAVARA	23,8	117	
11	MERCEDES-BENZ VITO	24,0	151	
12	FORD TRANSIT / TOURNEO CUSTOM	24,1	128	
13	FORD RANGER	24,7	114	
14	CITROËN JUMPY	25,4	136	
15	PEUGEOT BOXER	25,6	134	
16	PEUGEOT EXPERT	25,8	131	
17	CITROËN JUMPER	25,9	125	
18	MERCEDES-BENZ SPRINTER	26,3	171	
19	MERCEDES-BENZ CITAN	27,8	122	
20	FIAT DUCATO	28,3	148	
21	DACIA DOKKER	28,6	97	
22	FORD TRANSIT / TOURNEO COURIER	28,9	99	
23	CITROËN BERLINGO	29,9	116	
24	PEUGEOT PARTNER / RIFTER	30,0	113	
25	FORD TRANSIT / TOURNEO CONNECT	31,0	121	
26	RENAULT TRAFIC	31,8	123	
27	FIAT DOBLO CARGO	32,3	112	
28	OPEL VIVARO	32,6	129	
29	OPEL COMBO	32,8	108	
Gesamt-Ø EM-Quote & TKm		22,9	115	

In der Altersgruppe **sieben bis acht Jahre** belegt der **VW Transporter** Platz eins. Das Mittelfeld besetzen **französische Modelle** der heutigen Stellantis-Marken, ganz hinten leidet **Opel** vor allem an Fahrwerksmängeln. Aber auch hier fallen einige Modelle mit **Problemen bei der HU** auf.

Fahrzeugalter 9-10 Jahre				
Rang	Typ	EM-Quote	Ø TKm	Quintile
1	VW CADDY	22,2	145	
2	VW AMAROK	22,7	154	
3	RENAULT MASTER	23,4	157	
4	OPEL MOVANO	24,3	147	
5	FORD TRANSIT / TOURNEO CUSTOM	25,5	152	
6	FORD RANGER	25,8	136	
7	VW TRANSPORTER	27,0	153	
8	VOLKSWAGEN CRAFTER	27,5	172	
9	FORD TRANSIT / TOURNEO	28,3	158	
10	MERCEDES-BENZ VITO	28,4	182	
11	NISSAN NAVARA	28,8	143	
12	RENAULT KANGOO	29,0	132	
13	MERCEDES-BENZ SPRINTER	30,1	196	
14	MERCEDES-BENZ CITAN	30,5	144	
15	CITROËN BERLINGO	30,7	144	
16	CITROËN JUMPER	31,5	156	
17	FORD TRANSIT / TOURNEO CONNECT	31,8	141	
18	OPEL COMBO	32,5	124	
19	FIAT DUCATO	32,6	172	
20	PEUGEOT BOXER	32,7	161	
21	DACIA DOKKER	33,4	111	
22	FIAT DOBLO CARGO	34,0	133	
23	RENAULT TRAFIC	36,1	152	
24	OPEL VIVARO	36,6	157	
Gesamt-Ø EM-Quote & TKm		26,7	136	

Die erreichten Laufleistungen bei den neun bis zehn Jahre alten Nutzfahrzeugen nähern sich der 150.000-Kilometer-Marke und die Anzahl der Mängel steigt, davon zeugt die durchschnittliche Quote der **erheblichen Mängel (EM)** von **26,7 Prozent**. Interessant ist, wie sehr sich die Verlässlichkeit des größeren Pärchens Renault Master und Opel Movano (ca. 24 Prozent EM-Quote) von der des ebenfalls baugleichen, aber etwas kleineren Duos Renault Trafic und Opel Vivaro (ca. 36 Prozent) unterscheidet.

Fahrzeugalter 11-12 Jahre				
Rang	Typ	EM-Quote	Ø TKm	Quintile
1	VW AMAROK	26,3	174	
2	RENAULT MASTER	27,2	177	
3	OPEL MOVANO	27,4	167	
3	VW CADDY	27,4	163	
5	FORD RANGER	28,3	144	
6	FORD TRANSIT / TOURNEO CUSTOM	29,4	171	
7	FORD TRANSIT / TOURNEO CONNECT	30,8	149	
7	VW TRANSPORTER	30,8	174	
9	VW CRAFTER	32,1	189	
10	MERCEDES-BENZ VITO	32,2	204	
10	MERCEDES-BENZ CITAN	32,2	164	
12	RENAULT KANGOO	32,9	154	
13	CITROËN BERLINGO	33,0	156	
14	MERCEDES-BENZ SPRINTER	33,5	216	
15	NISSAN NAVARA	34,0	163	
16	FIAT DUCATO	35,2	177	
17	FIAT DOBLO CARGO	35,5	144	
18	CITROËN JUMPER	36,7	169	
18	OPEL COMBO	36,7	140	
20	FORD TRANSIT / TOURNEO	37,5	163	
21	PEUGEOT BOXER	38,0	168	
22	RENAULT TRAFIC	40,6	169	
23	OPEL VIVARO	42,3	178	
Gesamt-Ø EM-Quote & TKm		30,1	152	

30,1 Prozent beträgt die durchschnittliche EM-Quote der **elf bis zwölf Jahre alten Fahrzeuge** – versus 9,9 Prozent bei den ein- bis zweijährigen. Die vermeintlichen Premium-Nutzfahrzeuge von **Mercedes-Benz**, die Modelle Vito und Citan, teilen sich brüderlich den **10. Platz**. Der Ford Transit/Tourneo (Platz 20) hat derweil mit **Korrosion an der Bremsleitung und defekten Staubmanschetten (Antriebswelle)** zu kämpfen.

KATEGORIE-AUSWERTUNG: NFZ UNTER 3,5 t

LIEFER-LEICHTGEWICHTE

Welcher Motor darf's sein? Bei den Nutzfahrzeugen unter 3,5 Tonnen herrscht eine noch nie dagewesene Antriebsvielfalt: Diesel, Benzin, Plug-in-Hybrid oder Elektro. Mit Blick auf Reichweite, Zuladung und CO₂-Ausstoß können die Kunden nach ihren Bedürfnissen entscheiden.

Pick-ups, City Vans und Transporter bilden die kompakteste Gruppe in der Welt der Nutzfahrzeuge. Zu der in dieser Kategorie vorzufindenden Vielfalt bei den Antrieben kommt ein weiteres Phänomen: Aufgrund ihres auf 3,5 Tonnen limitierten zulässigen Gesamtgewichts werden sie häufig von Personen mit Pkw-Führerschein (Klasse B) bewegt – ohne weitere Schulungen. Bereits bei der ersten Vorführung beim Prüfpersonal zeigen alle drei Kategorien bemerkenswerte Schwächen: 9,9 Prozent der ein bis zwei Jahre alten Fahrzeuge weisen erhebliche

Mängel auf. Diese Quote liegt zwar nur leicht über dem Niveau aller Nutzfahrzeuge, allerdings bei einer vergleichsweise geringen durchschnittlichen Laufleistung von 37.000 Kilometern.

Fazit: Kein Trendwechsel

Ohne Mängel fahren 82,8 Prozent der Fahrzeuge in der Altersgruppe ein bis zwei Jahre durch die HU (Berichtsjahr 2025: 82,4 Prozent). Der technische Zustand der leichten Nutzfahrzeuge bleibt gegenüber dem Vorjahr weitgehend stabil. Während sich insbesondere

82,8
Prozent

Bei den ein- bis zweijährigen Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen kommen nur **82,8 Prozent ohne Mängel** durch die HU. Bei den elf- bis zwölfjährigen schafft es nur noch jedes zweite Fahrzeug (50,4 Prozent).

MÄNGELQUOTE NFZ < 3,5 t (IN PROZENT)						
Alter (in Jahren)	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12
Laufleistung (in Tkm)	37	66	92	115	136	152
Ohne Mängel	82,8	74,2	68,9	61,8	55,8	50,4
Geringe Mängel	7,1	10,0	12,0	14,4	16,0	17,5
Erhebliche Mängel	9,9	15,4	18,5	22,9	26,7	30,1
Gefährliche Mängel	0,2	0,4	0,6	0,9	1,4	1,9



Symbolbild (KI-generiert)

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

DAS REPORT-ARCHIV



Die zurückliegenden Berichtsjahre des Nutzfahrzeugreports sind ein echter Datenschatz, der auch in der Lektüre der früheren Report-Ausgaben noch interessante Einblicke erlaubt. Die Berichtsjahre 2021, 2023 und 2025 stehen daher nun auch als **PDF-Download** bereit: Einfach mit dem Smartphone den entsprechenden QR-Code scannen und den gewünschten Report herunterladen.

DER DIGITALE REPORT



Die **digitale Version** des Nutzfahrzeugreports 2026 ist praktisch für alle, die einzelne Beiträge digital lesen, weiterleiten oder als einzelnes PDF speichern möchten. Auch das aktuelle Berichtsjahr 2026 steht hier als Gesamtheft zum Download bereit.

Der schnellste Weg führt über den Scan des QR-Codes mit dem Smartphone oder im Browser unter:
<https://story.verkehrsrundschau.de/nutzfahrzeugreport2026>



Herausgeber des TÜV-Reports Nutzfahrzeuge ist der TÜV-Verband e. V., die Interessenvertretung der Technischen Überwachungsvereine mit Sitz in Berlin und Brüssel. Der Verband repräsentiert die TÜV-Unternehmen in Deutschland und weitere Mitglieder, die unabhängige Prüfdienstleistungen erbringen.



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/Warn blinker	-	-	-	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 Doblo, 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/Warn blinker	-	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 Aufmerksamkeitserfolge 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

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

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	-	-

* 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.

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. Benzin, 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.

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.

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 einer Altersklasse darüber lassen sich schnell identifizieren: Motormanagement/AU und hintere Beleuchtung zeigen Schwächen.

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

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

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

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.

verkehrs
RUNDschau

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.

verkehrs
RUNDschau

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.

verkehrs
RUNDschau

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 Extravaganz 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.

verkehrs
RUNDschau

Profi-Test

Praxis-Urteil

Nicht nur im gewerblichen Einsatz unterwegs: Über 40 Prozent der deutschen Reisemobilfahrenden 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

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.

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

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

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 Fahrer-kabinen.

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/Warn blinker	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 aus-
gestoßen 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“ ge-
dacht, gesellte sich 2020 der E-Vito Tour-
er 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 repräsen-
tativen Zahlen im vorliegenden TÜV-
Report in die Statistik aufgenommen –
also nach der ersten Vorfahrt zur Prü-
fung. Bei einer durchschnittlichen Lauf-
leistung von jährlich rund 10.000 Kilo-
metern wies beinahe jeder Fünfte erhebli-
che Mängel auf. Da in den meisten Berei-
chen keine auffälligen Beanstandungen
vorlagen, spitzen sich die Schwierigkeiten
auf Beleuchtung und Feststellbremse zu.
Karosserie, Fahrwerk und Innenraum gel-
ten Vito-typisch als langlebig.

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 Angebo-
ten. 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

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

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/Warn blinker	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 Klein-
bus-Variante. Man wollte dem Wettbe-
werber VW Paroli bieten. Ab der zweiten
Generation waren Rost-Qualitätspro-
bleme weggefeigt, mittlerweile läuft
schon die dritte Generation vom Band im
Baskenland – als Kastenwagen, Tourer
und Mixto, mit Diesel- und Benzinmoto-
ren, 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 Achsaufhän-
gung, Ölverlust und Feststellbremsen.
Ansonsten ist das Mängelbild mehr oder
weniger konform mit der Durchschnitts-
betrachtung im leichten Nutzfahrzeug-
bereich: Dass nach rund fünf Jahren
fast jeder fünfte Transporter mit signi-
fikanten Problemen zur Prüfung
vorfährt, ist demnach keine Seltenheit.

Praxis-Urteil

Der Vito gilt mindes-
tens in seiner ersten Lebenshälfte
als ein solider Gefährte. Dass indes
schon nach dem ersten Nutzungs-
jahr 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

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

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/Warn blinker	-	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 gro-
ßen Transporter unter der Bezeichnung
Movano vor, der weitgehend baugleich
mit dem Renault Master war. Die Koope-
ration währte über zwei Modellgenerati-
onen bis zum Jahre 2021. Mit der Grün-
dung des Stellantis-Konzerns, dem auch
Opel angehört, lag es nahe, den Movano
künftig als Ableitung von Fiat Ducato /
Peugeot Boxer / Citroën Jumpy zu ver-
markten. Die Produktion wanderte also
aus Frankreich nach Italien.

Zulassungen gehen zurück

Wenn man sich die Mängellisten der
Movano-Generationen auf zwei verschie-
denen technischen Plattformen betrach-
tet, 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 Jah-
ren so stark, dass sie nicht mehr in der
TÜV-Mängelstatistik auftauchen.

Praxis-Urteil

Dass der Wechsel der
Plattformen im Prüf-
zeitraum beim Opel Movano keine
wesentlichen Mängelunterschiede
nach sich zog, zeigt, wie ähnlich
die Fertigungsgüte bei unterschiedli-
chen 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

verkehrs
RUNDSCHAU

Profi-Test

* 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.

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/Warn blinker	-	-	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.

verkehrs RUNDSCHAU	
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/Warn blinker	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.

verkehrs RUNDSCHAU	
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/Warn blinker	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.

verkehrs RUNDSCHAU	
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.

verkehrs RUNDSCHAU	
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.

verkehrs RUNDSCHAU	
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.

verkehrs RUNDSCHAU	
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.

KATEGORIE-AUSWERTUNG: NFZ 3,5 t BIS < 7,5 t

MÄNGELSPIRALE DREHT SICH

Die Hoffnung auf eine Trendwende bei den 3,5- bis 7,5-Tonnern hat sich erneut zerschlagen. Die aktuellen TÜV-Zahlen 2026 zeigen: Viele sicherheitsrelevante Bauteile altern schneller, die Mängelquoten steigen teils drastisch – und die Schwachstellen von 2023 verschärfen sich weiter.

Die 3,5- bis 7,5-Tonner bleiben auch 2026 eine problematische Fahrzeugklasse. Schon 2023 war klar: Die „Arbeitstiere“ zeigen Verschleißerscheinungen. Die Mängelquoten steigen folgerichtig mit jedem Jahrgang deutlich. Doch die Zahlen des diesjährigen Reports zeigen, dass sich dieser Trend nicht nur fortsetzt – er beschleunigt sich.

Besonders auffällig ist der Blick auf die Beleuchtung

Neu in diesem Report ist die Auswertung bis zu einem Fahrzeugalter von zehn Jahren. Die Reportjahrgänge 2023 und 2025 betrachteten Daten bis zu fünf Jahren. Doch auch bis zu diesem Alter zeigt der Blick in die Zeitreihe einen Trend: 2023 lag die Beanstandungsquote beim Abblendlicht zwischen 2,2 (einjährige Fahrzeuge) und 4,9 Prozent (fünfjährige). 2026 steigen diese Werte deutlich: Einjährige Fahrzeuge liegen nun bei 3,7 Prozent, fünfjährige bei 5,2 Pro-

MÄNGELQUOTE LKW 3,5 t BIS < 7,5 t (IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	27	51	65	92	108	127	138	146	158	162
Ohne Mängel	78,7	77,9	72,5	69,5	64,4	61,9	56,7	57,1	53,5	52,8
Geringe Mängel	7,7	9,6	11,7	12,8	14,7	16,0	18,0	17,3	19,0	17,9
Erhebliche Mängel	13,4	12,2	15,5	17,1	20,0	21,0	23,9	24,0	25,6	27,5
Gefährliche Mängel	0,2	0,2	0,3	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	1,8

zent. Zehnjährige erreichen sogar 6,3 Prozent. Ähnlich dramatisch ist die Entwicklung bei der hinteren Beleuchtung: 2023 lagen die Fünfjährigen bei 7,6 Prozent, 2026 sind es bereits 8,2 Prozent – bei älteren Fahrzeugen sogar über 11 Prozent. Kritisch bleibt der Bereich Motor und Antrieb. Ölverlust war bereits 2023 ein wachsendes Problem: von 1,0 Prozent bei Einjährigen bis 4,4 Prozent bei Fünfjährigen. 2026 steigen diese Werte weiter: 5,1 Prozent bei Fünfjährigen und über 10 Prozent bei Zehnjährigen. Auch die AU zeigt eine Verschlechterung – trotz moderater Laufleistungen.

Probleme beim Fahrwerk

Auch die sicherheitsrelevanten Komponenten im Fahrwerk zeigen eine klare Verschlechterung. Die Mängel bei der Achsaufhängung bei Fünfjährigen sind zwar von 2,2 Prozent (2023) auf 1,6 Prozent im gleichen Alter 2026 gefallen – doch ab dem sechsten Jahr steigt die Kurve an: Zehnjährige erreichen 5,4 Prozent. Achsfedern und Dämpfer folgen dem gleichen Muster: 2023 lagen die Fünfjährigen bei 1,0 Prozent, 2026 sind es 0,9 Prozent – doch ab dem siebten Jahr verdoppeln sich die Werte nahezu.

Die Bremsanlage ist zweischneidig. Während die Betriebsbremse 2023 bei Fünfjährigen 0,8 Prozent Mängel zeigte, liegt der Wert 2026 bei 0,6 Prozent. Obwohl sich die Mängelquote an der Feststellbremse bei Fünfjährigen von 1,9 Prozent (2023) auf 1,7 Prozent (2026) verbessert, steigen die Werte bei älteren Fahrzeugen deutlich über 3 Prozent.

Fazit: Merklicher Negativtrend

In der Summe zeigt sich ein klares Bild: Die Mängelquoten steigen über fast alle Baugruppen hinweg. Viele Werte, die 2023 bei den ein- bis fünfjährigen Fahrzeugen bereits kritisch waren, liegen 2026 noch einmal deutlich höher. Die Belastung im Alltag bleibt hoch – und die sicherheitsrelevanten Schwachstellen nehmen zu.

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

KATEGORIE-AUSWERTUNG: NFZ 7,5 t BIS 18 t

EX-MUSTERKNABEN

Die mittleren Lkw-Klassen zwischen 7,5 und 18 Tonnen gelten als Rückgrat der Logistik, doch die TÜV-Daten 2026 zeigen: Viele positive Tendenzen aus 2023 sind passé.

19,5
Prozent

... beträgt die Quote der **erheblichen Mängel** bei fünfjährigen Lkw der Klasse zwischen 7,5 und 18 Tonnen in der Mängelstatistik 2026. Eine deutliche Verschlechterung zu den 13,3 Prozent aus dem Berichtsjahr 2023.

Der intensive Einsatz der Lkw zwischen 7,5 und 18 Tonnen hinterlässt Spuren: Die Sachverständigen konstatieren für zentrale Baugruppen deutlich höhere Mängelquoten. Während 2023 noch 88 Prozent der Ein- bis Zweijährigen mangelfrei durchkamen, sind es 2026 nur noch 87 Prozent. Ab dem vierten Jahr fällt die Quote von 79,6 (2023) auf 70,1 Prozent (2026). Ab dem fünften Jahr pendelt sich die Klasse bei rund 66 Prozent ein. Parallel steigen die erheblichen Mängel: Statt 13,3 Prozent bei Fünfjährigen (2023) kratzt die Klasse 2026 an der 20-Prozent-Marke.



Schwachstellen nehmen zu: Licht, Fahrwerk, Öl und Bremsen

Besonders die Beleuchtung verschlechtert sich spürbar: Die hintere Beleuchtung steigt von 4,6 Prozent (2023, Jahr 5) auf 5,8 Prozent (2026, Jahr 5). Abblendlicht steigt von 2,8 Prozent (2023, Jahr 5) auf 3,9 Prozent (2026, Jahr 5). Auch Fahrwerk und Lenkung zeigen stärkere Verschleißmuster, vor allem die Lenkgelenke, die von 1,3 Prozent (2023, Jahr 5) auf 2,7 Prozent (2026, Jahr 5) klettern. Der Ölverlust an Motor und Antrieb bleibt ein zentrales Problem – mit einer

Verdoppelung von 2,1 (2023, Jahr 5) auf 4,0 Prozent bei Fünfjährigen und knapp 7 Prozent bei älteren Fahrzeugen.

Fazit: Verschleiß verschärft

Die 7,5- bis 18-Tonner bleiben robust, doch die Verschleißtrends haben sich seit dem Berichtsjahr 2023 klar verschärft. Beleuchtung, Lenkung, Fahrwerk und Ölverlust sind 2026 die entscheidenden Risikofelder für Flottenbetreiber.

MÄNGELANALYSE LKW 7,5 t BIS 18 t (IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Abblendlicht	1,3	2,2	3,0	3,6	3,9	3,7	3,9	3,4	3,2	3,4
Beleuchtung vorn	0,7	1,1	1,6	1,8	1,9	1,9	1,7	1,4	1,5	1,3
Beleuchtung hinten	1,7	3,3	4,3	4,9	5,8	6,5	6,8	7,0	7,5	7,5
Blinker/Warn blinker	1,0	1,1	1,2	1,8	2,3	2,5	2,3	2,4	2,3	2,3
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,8	1,1	1,5	1,5	1,6	1,6	2,0	1,7
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,3	0,6	1,1	1,3	1,8	1,5	1,3	1,4	1,5
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,2	0,4	0,5	0,7	1,0	1,2	1,1	0,9	0,7	0,8
Lenkgelenke	0,2	0,8	1,9	2,8	2,7	3,6	4,0	3,8	3,7	4,1
Rost/Riss/Bruch	0,5	0,5	0,8	0,7	1,0	1,1	1,2	0,9	1,1	1,0
Ölverlust Motor/Antrieb	0,6	1,2	1,7	2,8	4,0	5,7	6,4	6,5	6,6	6,9
Motormanagement/AU	0,5	0,6	0,9	1,5	2,3	2,8	2,5	2,4	2,2	2,1
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4
Funktion d. Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,3	0,6	1,1	1,5	1,5	1,8	1,5	1,7
Funktion d. Feststellbremse	0	0	0	0,2	0,3	0,5	0,5	0,7	0,6	0,5
Bremsleitungen	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,4	0,7	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3

KATEGORIE-AUSWERTUNG: NUTZFAHRZEUGE > 18 t

NEGATIV-TREND SETZT SICH FORT

Die Königsklasse der Nutzfahrzeuge galt lange als verlässlich. Doch die schweren Sattelzugmaschinen altern schneller als 2023. Beleuchtung, Lenkung, Fahrwerk und Ölverlust entwickeln sich zu klaren Risikozonen – mit teils deutlichen Anstiegen in den Mängelquoten.

MÄNGELQUOTE LKW > 18 t (IN PROZENT)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	60	122	185	224	267	300	332	362	382	389
Ohne Mängel	86,9	79,1	73,6	69,3	66,5	63,4	61,2	58,2	56,4	55,0
Geringe Mängel	5,8	8,3	9,7	11,3	12,8	13,0	14,4	15,5	15,7	16,5
Erhebliche Mängel	7,2	12,4	16,3	19,0	20,3	23,2	23,6	25,5	26,8	27,7
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4	0,7	0,8	1,1	0,8

Die schweren Lkw über 18 Tonnen starten auch 2026 solide in ihre ersten Einsatzjahre, doch die Verschleißtrends haben sich gegenüber 2023 tendenziell verschärft. Während 2023 87,8 Prozent der Einjährigen mängelfrei durch die HU kamen, ist der Wert 2026 zwar leicht verbessert mit 86,9 Prozent – doch ab dem dritten Jahr kippt die Kurve deutlicher nach unten. Bei den Fünffährigen sind es 2026 nur noch 66,5 Prozent ohne Mängel, ein Rückgang gegenüber 2023, als die Klasse noch 68,0 Prozent schaffte.

Ein zentraler Schwachpunkt bleibt zudem der Ölverlust. 2023 lagen die Fünffährigen bei 3,8 Prozent, 2026 bei 4,2 Prozent bei den Fünffährigen und ansteigend bis 8,3 Prozent.

Fazit: Die schweren Lkw bleiben leistungsstark, doch die Mängelquoten haben sich seit 2023 erhöht. Gerade bei größeren Fuhrparks lohnt sich ein genauer Blick auf Beleuchtung, Lenkung, Fahrwerk und mögliche Ölverluste, da diese Bereiche auch 2026 maßgeblich das Mängelgeschehen prägen.



Symbolbild (KI-generiert)

Dauerthema Beleuchtung

Parallel wachsen die erheblichen Mängel an: 2023 lagen die Fünffährigen bei 19,4 Prozent, 2026 erreichen sie 20,3 Prozent. Besonders auffällig ist die Beleuchtung: Die hintere Beleuchtung klettert auf Werte bis 9,4 Prozent bei Zehnjährigen. Auch Abblendlicht und Blinker zeigen Ausfälle.

Negativ-Trend verschärft sich

Im Fahrwerk verschärft sich der Trend ebenfalls. Achsaufhängung und Feder/Dämpfung lagen 2023 bei Fünffährigen bei 1,3 bzw. 1,7 Prozent – 2026 steigen diese Werte weiter: 2026 sind es 2,1 Prozent bei den Fünffährigen in beiden Baugruppen und verschlechtern sich auf 3,4 Prozent (Achsaufhängung) und 4,0 Prozent (Achsfedern) bei den Zehnjährigen.

MÄNGELANALYSE LKW > 18 t (IN PROZENT)

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

KATEGORIE-AUSWERTUNG: GEZOGENE EINHEITEN

ANHÄNGER IM ALTERUNGSSTRESS

Mehr Licht als Schatten: Anhänger zeigen sich bei der Hauptuntersuchung insgesamt in guter Verfassung. Gegenüber 2023 haben sich insbesondere die Modelle zwischen > 3,5 und 10 Tonnen leicht verbessert, während schwere Anhänger ihr stabiles Niveau halten.

Bei den leichten Anhängern zwischen > 3,5 und 10 Tonnen zeigt sich eine leicht positive Entwicklung. 2023 kamen 88,6 Prozent (Jahr 1) und 76,2 Prozent (Jahr 5) ohne Mängel durch die HU. 2026 waren es 89,8 Prozent (Jahr 1) respektive 78,7 Prozent (Jahr 5). Der positive Trend zeigt sich auch bei den zehnjährigen Anhängern: Hier stieg der Anteil der Anhänger ohne Mängel von 72,2 Prozent (2023) auf 74,0 Prozent (2026). Gleichzeitig ging der Anteil erheblicher Mängel in fast allen Altersklassen zurück. Insgesamt schneiden die leichten Trailer in der aktuellen HU-Bilanz damit etwas besser ab.

Die mit Abstand häufigsten Beanstandungen bei leichten Anhängern betreffen die Beleuchtung. Besonders die hinteren Leuchten fallen mit zunehmendem Fahrzeugalter häufiger auf. Im zehnten Jahr weist bereits fast jeder zehnte Anhänger Mängel an der Heckbeleuchtung auf (9,3

MÄNGELQUOTE ANHÄNGER > 3,5 t BIS 10 t (IN PROZENT)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ohne Mängel	89,8	88,6	82,9	82,6	78,7	79,2	77,2	77,6	75,8	74,0
Geringe Mängel	3,8	5,9	7,8	6,7	9,4	8,0	8,7	7,9	8,7	10,5
Erhebliche Mängel	6,1	5,4	8,4	10,3	11,2	12,2	13,5	13,1	14,5	14,5
Gefährliche Mängel	0,2	0,1	0,8	0,3	0,7	0,6	0,5	1,3	1,0	1,0

MÄNGELANALYSE ANHÄNGER > 3,5 t BIS 10 t (IN PROZENT)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Beleuchtung hinten	3,1	3,9	5,4	5,4	7,1	6,8	7,1	8,3	8,4	9,3
Rückstrahler	0,8	0,7	1,4	1,1	1,2	1,7	1,6	1,4	1,4	2,1
Blinker, Warnblinkler	0,3	0,4	0,6	1,4	1,2	1,3	1,0	1,2	1,0	1,4
Achsaufhängung	0,2	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	0	0,2	0,1
Achsfedern/Dämpfung	0,5	0,5	0,5	0,7	0,8	0,7	0,8	1,1	1,6	1,4
Rost/Riss/Bruch	0,1	0,3	0,5	0,5	0,8	0,3	0,4	0,6	0,9	0,8
Funktion der Betriebsbremsanlage	1,9	1,2	2,0	1,8	3,3	3,5	3,5	4,0	4,9	4,4
Funktion der Feststellbremse	0,7	0,5	1,3	1,1	1,3	2,4	2,3	2,1	2,6	2,4
Bremsleitungen	0,2	0,1	0	0,3	0	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0,3	0,2	0,2	0,2	0,4	0,5	0,7	0,5	0,4	0,5
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3	0,2

Prozent). Als zweiter Problembereich erweist sich die Bremsanlage: Die Mängelquote der Betriebsbremsanlage steigt von

1,9 Prozent im ersten auf 4,4 Prozent im zehnten Jahr. Dagegen bleiben Probleme am Fahrwerk vergleichsweise selten.

MÄNGELQUOTE ANHÄNGER > 10 t (IN PROZENT)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ohne Mängel	88,9	82,9	76,5	74,2	70,9	68,5	66,5	66,7	66,8	67,8
Geringe Mängel	4,9	6,3	7,5	8,1	9,2	9,3	10,2	10,5	11,3	11,8
Erhebliche Mängel	6,0	10,3	15,3	16,9	19,0	21,0	22,1	21,6	20,7	19,0
Gefährliche Mängel	0,2	0,5	0,6	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3

MÄNGELANALYSE ANHÄNGER > 10 t (IN PROZENT)

Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Beleuchtung hinten	3,1	4,9	6,5	6,9	7,2	8,0	8,6	9,0	9,5	9,0
Rückstrahler	0,6	0,9	1,0	1,0	0,8	1,0	1,2	1,2	1,3	1,4
Blinker, Warnblinkler	0,4	0,8	1,0	1,2	1,2	1,3	1,5	1,5	1,5	1,3
Achsaufhängung	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4
Achsfedern/Dämpfung	0,5	1,0	2,1	2,8	3,7	4,6	5,3	5,2	5,1	4,6
Rost/Riss/Bruch	0,6	1,2	2,0	1,8	1,5	1,4	1,5	1,9	1,8	1,6
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,6	1,0	1,7	2,2	2,6	3,0	3,7	4,0	4,5	4,4
Funktion der Feststellbremse	0,2	1,2	2,4	2,8	3,5	4,1	4,0	3,8	3,9	3,5
Bremsleitungen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2
Bremsschläuche	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,2	0,6	1,0	1,5	2,0	2,0	2,1	2,2	2,2

Bei den schweren Anhängern über 10 Tonnen Gewicht liegen die Ergebnisse insgesamt auf einem stabilen Niveau mit leicht positiver Tendenz. Konkret: 2023 kamen 86,7 Prozent der einjährigen Anhänger ohne Mängel durch die Hauptuntersuchung. 2026 liegen die entsprechenden Werte bei 88,9 beziehungsweise 67,8 Prozent.

Die häufigsten Beanstandungen bei Anhängern über 10 Tonnen betreffen wie bei den leichten Anhängern die Heckbeleuchtung, deren Mängelquote von 3,1 auf 9,0 Prozent ansteigt. Gleichzeitig rücken die Achsfedern und Dämpfer stärker in den Fokus: So erhöht sich deren Beanstandungsquote von 0,5 auf 4,6 Prozent.

LKW-HERSTELLER

DAF: ELEKTRISCHE EXPANSION

DAF baut sein Elektroangebot 2026 aus und richtet den Blick auf den batterieelektrischen Fernverkehr. Gleichzeitig setzt der niederländische Hersteller auf digitale Werkzeuge, die Reichweite, Ladeplanung und Flotteneinsatz besser kalkulierbar machen.

Diese Themen treiben die Hersteller um: Effizienz, Digitalisierung, Elektrifizierung und autonomes Fahren. Rund um diese Mega-Trends drehen sich folgerichtig auch die wichtigsten Neuheiten der Marken. So erweitert DAF 2026 sein Elektroportfolio und rückt vor allem auch den batterieelektrischen Fernverkehr stärker in den Fokus. Mit dem Produktionsstart von XG Electric und XG+ Electric im Mai dieses Jahres hat der Hersteller die Serienfertigung elektrischer Langstrecken-Lkw weiter vorangetrieben. Die Fahrzeuge nutzen als Aggregat den PACCAR EX-D2 mit bis zu 350 kW (480 PS) und erreichen nach eigenen Angaben mit fünf Batteriesätzen Reichweiten von mehr als 500 Kilometern. Bei entsprechender Fahrzeug- und Ladeplanung sind laut DAF mehr als 1.000 elektrische Kilometer pro Tag möglich. Zusätzlich arbeitet DAF daran, die Ladezeiten weiter zu verkürzen, um die Einsatzfähigkeit im Fernverkehr weiter zu erhöhen.

E-Antriebe kommen in der Breite an
Die neuen Modelle ergänzen XD und XF Electric, die zum „International Truck of

DAF (ANGABEN IN PROZENT)								
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8
Laufleistung (in Tkm)	97	199	290	364	436	504	556	600
Ohne Mängel	87,6	80,0	73,8	70,4	62,1	56,6	57,3	55,0
Geringe Mängel	6,0	9,0	11,6	13,2	15,4	17,0	19,1	19,0
Erhebliche Mängel	6,4	10,9	14,6	15,9	22,1	26,1	23,0	25,1
Gefährliche Mängel	0	0,1	0,1	0,4	0,3	0,2	0,5	1,0
Abblendlicht	0,5	1,0	1,2	1,9	2,7	2,9	2,4	3,6
Beleuchtung vorn	0,6	1,0	1,7	1,3	1,2	2,2	1,7	1,3
Beleuchtung hinten	1,6	3,8	5,5	6,3	6,9	9,0	7,9	9,9
Blinker/Warn blinker	0,4	0,5	0,7	1,2	1,9	2,4	1,4	2,6
Achsaufhängung	0	0,3	0,9	0,8	1,3	1,2	1,7	2,6
Achsfedern/Dämpfung	0	0,3	0,3	0,3	1,0	1,2	1,1	1,9
Antriebswellen	0	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,1	0,2	0,4	0,3	0,8	1,0	1,3	1,3
Lenkgelenke	0,2	0,3	1,1	1,4	2,9	3,6	5,2	6,0
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,3	1,0	0,9	1,0	1,2	1,1	0,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	1,0	1,9	2,6	4,1	7,3	8,3	9,0
Motormanagement/AU	1,5	1,9	2,1	3,7	7,4	9,2	8,5	7,8
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	0,4	0,4	0	0
Funktion der Betriebsbremsanlage	0	0,3	0,2	0,3	1,1	0,7	1,1	2,4
Funktion der Feststellbremse	0	0	0	0,1	0,1	0,3	0,4	0,4
Bremsleitungen	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
Bremsschläuche	0	0	0	0	0,2	0,1	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,3	0,5	1,0	2,2	2,6	2,3	3,4

the Year 2026“ gewählt worden sind. Gleichzeitig erweitert DAF die Elektroplattform um zusätzliche Achs- und Fahrgestellvarianten. Neu sind unter anderem 6x2-Sattelzugmaschinen mit gelenkter Vor- oder Nachlaufachse sowie FAS Electric (6x2), FAT Electric (6x4) und FAW Electric (8x4) für schwere und baustellenorientierte Anwendungen. Je nach Modell stehen die Elektromotoren EX-D1 und EX-D2 mit 170 bis 350 kW zur Verfügung; die Batteriesysteme umfassen zwei bis fünf Pakete mit 210 bis 525 kWh. Damit deckt DAF ein breites Spektrum vom Verteilerverkehr bis zu anspruchsvollen Nutzlastanwendungen ab.

Smarte Lösungen steigern Reichweiten

Mehr Elektrifizierung erfordert auch eine digitale Weiterentwicklung. Hier ist DAF mit einem DAF Electric Route Simulator am Start und will Kunden ein Planungs- und Beurteilungstool an die Hand geben, mit dem sich die Effizienz von Elektro-Lkw spürbar steigern lässt. Das Tool präsentiert sich als E-Mobilitätsangebot und vereint die Module Beratung, Ladeinfrastruktur, Flottenmanagement und Service. Perspektivisch sollen weitere Funktionen wie prädiktive Energieplanung und automatisierte Ladefenster hinzukommen.

Die HU-Erkenntnis: Dauerläufer benötigen sorgfältige Wartung

Schwere Lkw von DAF zeigen in der Mängelstatistik 2026 ein charakteristisches Bild: Sie werden besonders intensiv genutzt und erreichen bereits im ersten

HU-Fazit: Starke Basis, doch intensive Nutzung erfordert Wartung.

Typendarstellung und Modellpflege

Aktuelle Baureihen: XB (leicht), XD (mittel), XF/XG/XG* (schwer), XDC/XFC (Bau), Electric Derivate
2003: Modellpflege 95XF zu XF95, 380–530 PS
2005/2006: XF105 ersetzt XF95, MX Motoren 12,9l (bis 510 PS), Super Space Cab
2009: Modellpflege aller Baureihen mit Euro 5/EEV
2012: Einführung ATe Modelle, optimierte Antriebsstränge, bessere Aerodynamik
2013: Euro 6 auf Basis New XF, neuer 11-Liter-Motor für XF/CF
2013/2014: Euro 6 für LF, neue Achskonfigurationen XF/CF

2015: GPS-Tempomat, Notbremsassistent, neue ZF „SpeedShift“-Steuerung
2017: Modellpflege XF/CF, effizientere Antriebe, neues Interieur
2018: Vorstellung CF Electric (VDL), Update Assistenzsysteme XF
2021: Neue Fernverkehrsbaureihe XF/XG/XG*, größere Kabinen, Aerodynamik Plus
2022: Neue schwere Verteilerbaureihe XD
2023: Markteinführung XDC/XFC für Bau/Offroad
2024: Neue PACCAR MX 11/MX 13 Motoren für XF/XG/XD, Effizienz-Update
2024/2025: Ausbau der Electric Baureihen (XB Electric, XD Electric, XF Electric), neue ADAS-Generation, Digital Vision System, PACCAR Connect

Jahr außergewöhnlich hohe Laufleistungen. Mit 97.000 km liegen sie klar über dem Branchenschnitt (75.000 km in der Klasse 7,5–18 t und 60.000 km bei > 18 t). Die hohen Laufleistungen dürften ein wichtiger Faktor für das Mängelprofil der Fahrzeuge sein. Mit zunehmendem Fahrzeugalter steigen die Mängelquoten deutlich an.

Achsen und Lenkung leiden unter hoher Beanspruchung

Das Mängelprofil zeigt typische Schwachstellen, die sich mit zunehmender Laufleistung verstärken. Die Beleuchtung ist ein wiederkehrendes Problem. Deutlich gravierender ist die Entwicklung bei Lenkung und Fahrwerk. Ein markantes Thema ist auch der Ölverlust an Motor und Antrieb. Immerhin: Die Bremsanlage ist vergleichsweise stabil, hat aber ab Jahr 5 leichte Auffälligkeiten.

Das Fazit für DAF

Die Daten zeigen ein Nutzungsprofil mit hohen Laufleistungen und entsprechend zunehmendem Verschleiß. Besonders Ölverluste, Lenkungskomponenten und Beleuchtung fallen mit zunehmendem Alter häufiger auf. Gleichzeitig startet DAF auf einem hohen Niveau: 87,6 Prozent der einjährigen Fahrzeuge bestehen die Hauptuntersuchung ohne Mängel. Für Betreiber bleibt eine konsequente Wartung entscheidend, um den mit zunehmender Laufleistung steigenden Verschleiß frühzeitig zu begrenzen.

DAF setzt 2026 auf Motoren mit spürbaren Effizienzgewinnen, ergänzt die schweren Baureihen um neue E-Varianten und schärft sein Aerodynamik- und Assistenzpaket für den Fernverkehr.



Foto: DAF

IVECO: AUF DEM WEG ZU MULTI-ENERGY UND AUTOMATISIERUNG

Die technologischen Schwerpunkte von IVECO lassen sich 2026 in drei Punkten zusammenfassen: effizientere konventionelle und gasbetriebene Antriebe, der Ausbau der Elektromobilität sowie die Entwicklung hochautomatisierter Lkw.

Breit aufgestellt

IVECO verfolgt 2026 einen breiten technologischen Ansatz: Neben der Elektrifizierung setzt der Hersteller weiterhin auf hocheffiziente Diesel- und Gasantriebe sowie auf neue digitale und automatisierte Lösungen. Im Mittelpunkt des schweren Programms steht dabei der weiterentwickelte S-Way, dessen xCursor-13-Dieselmotor gegenüber dem Vorgänger etwa zehn Prozent Kraftstoff einsparen soll. Auch die LNG-Variante mit dem 500 PS starken 13-Liter-Gasmotor bleibt ein wichtiger Baustein der Dekarbonisierungsstrategie und kann mit Biomethan betrieben werden.

Stromern auf der Langstrecke

Parallel baut IVECO die Elektropalette aus. Der S-eWay ist inzwischen auch als Sattelzugmaschine für den Fern- und Regionalverkehr verfügbar. Mit einer Reichweite von theoretisch bis zu 600 Kilometern soll er elektrische Langstreckeneinsätze ermöglichen. Die von FPT Industrial entwickelte elektrische Achse leistet bis zu 480 kW. Ergänzt wird das schwere Elektroangebot durch den Transporter eDaily für den leichten Verteilerverkehr.

Auszeichnung für Nachhaltigkeit

Mit dem Multi-Energy-Ansatz beschreitet IVECO einen technologieoffenen Weg. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen gehören Diesel, HVO, CNG/LNG beziehungsweise Biomethan und perspektivisch Brennstoffzellen zum technologischen Portfolio. Der S-Way LNG wurde Anfang 2026 mit dem „Sustainable Truck of the Year“-Award ausgezeichnet.

Digitalisierung hilft sparen

Auch die Digitalisierung gewinnt an Bedeutung. Vernetzte Dienste, Flottenmanagement und Uptime-Lösungen unterstützen künftig Transportunternehmen dabei, den Flottenbetrieb effizienter zu machen und die Gesamtbetriebskosten zu senken. Beim neuen Modelljahr 2026 verbindet IVECO Fahrzeuge, Services und digitale Werkzeuge zu einem integrierten, digitalisierten Ökosystem.

Automatisierung noch in der Testphase

Beim automatisierten Fahren geht IVECO ebenfalls einen Schritt weiter. Gemeinsam mit dem Technologieunternehmen Plus arbeitet der Hersteller an autonomen Lkw. 2026 sollen in Spanien auf einer rund 300 Kilometer langen Strecke zwischen Madrid und Saragossa Level-4-Tests stattfinden. Damit untersucht IVECO neben der Fahrzeugtechnik auch die Voraussetzungen für den späteren kommerziellen Einsatz hochautomatisierter Lkw.

Die HU-Bilanz von IVECO

Schwere Lkw von IVECO zeigen 2026 ein klares Muster: Die Fahrzeuge erreichen zwar nicht die extremen Laufleistungen mancher Wettbewerber, altern aber dennoch vergleichsweise schnell. Mit 64.000 Kilometern im ersten Jahr und 216.000 Kilometern im dritten Jahr liegen sie im oberen Mittelfeld – deutlich hinter Scania, aber über dem Branchenschnitt vieler Verteilerverfahrzeuge. Trotz dieser moderaten Laufleistungen sinkt die Quote mängelfreier Fahrzeuge früh und spürbar: von 85,9 Prozent im ersten Jahr auf 78 Prozent im zweiten und 71,2 Prozent im dritten Jahr. Nach vier Jahren

liegt sie nur noch bei 65,6 Prozent. Damit ist bereits mehr als ein Drittel der IVECO Lkw nicht mehr mängelfrei – ein schnellerer Abfall als bei mehreren Wettbewerbern.

Fazit: Es gibt Verbesserungspotenzial

Zu den häufigsten Beanstandungen zählen Ölverluste an Motor und Antrieb, Mängel an den Lenkgelenken sowie an der Beleuchtung. Besonders auffällig ist, dass diese Baugruppen mit zunehmendem Fahrzeugalter deutlich häufiger beanstandet werden. Die Bremsanlage zeigt dagegen vergleichsweise niedrige Mängelquoten. Für Betreiber bedeutet dies vor allem einen erhöhten Blick auf Fahrwerks-, Lenkungs- und Dichtungskomponenten im weiteren Lebenszyklus der Fahrzeuge.



Iveco schärft sein Portfolio mit der weiterentwickelten S Way und T Way Generation, neuen Cursor-Motoren und einem klaren Fokus auf alternative Energieträger von Gas über HVO bis BEV.



HU-Fazit: Bei IVECO steigen die erheblichen Mängel früh und deutlich.

IVECO (ANGABEN IN PROZENT)				
Alter (in Jahren)	1	2	3	4
Laufleistung (in Tkm)	64	139	216	277
Ohne Mängel	85,9	78,0	71,2	65,6
Geringe Mängel	6,2	8,2	12,0	12,8
Erhebliche Mängel	7,7	13,6	16,1	21,1
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,5	0,5
Abblendlicht	1,2	2,1	2,5	3,6
Beleuchtung vorn	0,3	0,4	0,6	0,9
Beleuchtung hinten	1,7	3,1	5,5	5,0
Blinker/Warnblinker	1,8	1,4	1,2	2,6
Achsaufhängung	0,2	1,1	3,0	3,8
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,6	0,7	2,2
Antriebswellen	0	0,1	0	0,1
Lenkanlage	0,5	0,8	1,5	1,7
Lenkgelenke	0,6	1,2	2,1	4,2
Rost/Riss/Bruch	0,5	0,4	0,6	1,3
Ölverlust Motor/Antrieb	1,5	2,7	4,3	6,9
Motormanagement/AU	0,8	1,2	2,2	3,5
Auspuffanlage	0,1	0	0,4	1,0
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,7	0,8	1,1	1,0
Funktion der Feststellbremse	0,2	0,1	0,1	0
Bremsleitungen	0,2	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0,1	0	0
Bremstrommeln/-scheiben	0	0	0,6	0,7

Typendarstellung und Modellpflege

Aktuelle Baureihen: Eurocargo, S Way, X Way, T Way, Cursor-Motorenfamilie
2002: Zweite Generation Eurocargo im Stralis-Look, neue 8/10/13-Liter-Cursor-Motoren (310–560 PS)
2003: Launch Trakker mit 8- und 13-Liter-Motoren (310–500 PS)
2006: Facelift Stralis, überarbeitetes Interieur, größere Kabine
2007: Facelift Trakker, neue Euro 5 Motoren
2008: Große Eurocargo-Modellpflege mit Tector 4/6 Zylindern (130–300 PS)
2012: Stralis Modellpflege (Hi Way, Hi Road, Hi Street), Euro 6 „SCR only“
2013: Überarbeitung Trakker, Eurocargo wird Euro 6
2015: Einführung 11,1-Liter-Cursor (480 PS), ZF „Speed Shift“
2016: Stralis „XP“ und „NP“ mit Erdgasmotor
2017: Stralis NP 460 PS, Stralis X Way für Spezialanwendungen
2019: Großes Facelift schwere Baureihe „S Way“, neues Hochdach, digitale Systeme
2021: Einführung Baustellenmodell T Way
2022: Cursor 13 mit 490 PS, lange 2,31er-Hinterachsübersetzung
2023: Cursor 13 mit 530 PS
2024: Einführung XC 13 Motor, neue S Way Generation mit teildigitalem Cockpit
2025: Modelljahres-Update S Way/X Way/T Way mit optimierter Software, neuen ADAS-Funktionen, überarbeiteter Aerodynamik und Effizienzpaketen für XC 13 Motoren

MAN: ZWISCHEN E-TRUCK UND POWER LION

Mit einer wachsenden Elektroflotte, einer neuen Dieselformation und intelligenten Softwarelösungen setzt MAN 2026 auf einen breiten Technologie-Mix. Im Fokus stehen wirtschaftliche Antriebe und vernetzte Mobilität.

Auch bei MAN dreht sich das Innovationsrad eifrig in Sachen Elektromobilität. Mit eTGX und eTGS sind batterieelektrische Fahrzeuge für den schweren Fern- und Regionalverkehr in Serie. Der neue eTGM komplettiert das Angebot und schließt die Lücke zwischen den leichten und schweren Elektro-Lkw. Der eTGM deckt die 16-Tonnen-Klasse ab und kommt im Anhängerbetrieb auf bis zu 33 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Die darunterliegende 12-Tonnen-Klasse gehört zum eTGL und erweitert das elektrische Gesamtportfolio nach unten. Je nach Batteriekonfiguration sind laut MAN Reichweiten bis 480 Kilometer möglich.

Hightech sorgt für Effizienz
Im Fernverkehr setzt der eTGX auf bis zu 480 kWh nutzbare Batteriekapazität und bis zu 400 kW Leistung. MAN stellt je nach Topografie und Witterung bis zu 570 Kilometer Reichweite ohne Zwischenladen in

Aussicht. Stimmen Ladeplanung und Routing, sind Tagesfahrleistungen von 600 Kilometern möglich. Im diesjährigen Praxistest der VerkehrsRundschau überzeugte der eTGX die Technikredaktion zudem mit einem Verbrauch von unter 100 kWh/100 km. Das eigenständige Antriebskonzept mit zentralem E-Motor und Vierganggetriebe zeigt dabei, dass Effizienz nicht allein über möglichst große Batterien erreicht werden muss.

Weiterentwicklung beim Diesel
Parallel hält MAN am hocheffizienten Verbrenner fest. Der neue D30 PowerLion kombiniert den 13-Liter-D30 mit der TipMatic 14 und soll gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug des Modelljahres 2024 bis zu vier Prozent Kraftstoff einsparen. Der D30 deckt 380 bis 560 PS ab und ist nach Angaben von MAN der letzte am Standort Nürnberg produzierte Dieselmotor seiner Art.

Typendarstellung und Modellpflege

Aktuelle Baureihen: TGL (leicht), TGM (mittelschwer), TGS (schwerer Verteiler/Baustelle, 4x2 bis 8x8), TGX (Fernverkehr)
2000: Einführung „Trucknology Generation“, TGA ersetzt FE2000
2005: TGL ersetzt LE2000
2006: XLX Kabine für TGX (Hochdach)
2007: Überarbeitung TGA, Split in TGX/TGS, Einführung D26 (480/540 PS)
2008: Kleine Modellpflege TGX/TGS
2013: Große Modellpflege aller Baureihen, Euro 6
2014: D20-Sechszylinder bis 360 PS
2015: Einführung D38 bis 640 PS
2016: Modellpflege TGX/TGS/TGL/TGM, neue Getriebe (ZF Traxon/Opticruise),

Eco Roll, GPS-Tempomat, neues Interieur
2017: Modellpflege TGX/TGS, optimiertes Interieur
2018: Einführung D15 (330–400 PS)
2020: Neue Fahrzeuggeneration, neue Großraumkabine, optimiertes Bedienkonzept, Leistungen bis 630 PS
2021: Kamerabasiertes Spiegelsatzsystem „Opti View“
2022: Motoren-Update D26, aerodynamische Verbesserungen TGX
2024: „Konzernmotor“ D30 von Scania, neues 12-Gang-Overdrive-Getriebe für TGX/TGS
2025: Update der schweren Baureihen (TGX/TGS) mit optimierter Aerodynamik, Software-Paketen, neuen ADAS-Funktionen und weiterentwickelter D30-Integration

HU-Fazit: MAN bestätigt auch 2026 seinen Ruf als robuster Langläufer.

Smarte Vernetzung hält Einzug
Eine wichtige Rolle spielt auch die Digitalisierung. Mit MAN eManager, SmartRoute und Charge&Go bietet der Hersteller Lösungen für Ladeplanung, Routenoptimierung und den Zugang zu einem europaweiten Ladenetz. SmartRoute berücksichtigt unter anderem Ladezustand, Energieverbrauch, Restreichweite und verfügbare Ladepunkte. Bei den konventionellen Baureihen stehen zudem Modellpflege und Assistenzsysteme im Mittelpunkt. Zur IAA 2026 kündigt MAN weitere Aufwertungen von TGX und TGS sowie ein nochmals überarbeitetes Fernverkehrsmodell an.

Das HU-Zeugnis für MAN
MAN-Lastwagen bestätigen im Reportjahr 2026 ihren Ruf als robuste, alterungsresistente Fahrzeuge. Zwar liegen die Laufleistungen etwas unter denen mancher Wettbewerber, doch mit 69.000 Kilometern im ersten Jahr, 147.000 im zweiten und 208.000 Kilometern im dritten Jahr bewegen sie sich im soliden Bereich. Die Mängelentwicklung verläuft vergleichsweise gleichmäßig: Der Anteil mängelfreier Fahrzeuge sinkt von 87,3 Prozent im ersten Jahr auf 80,6 Prozent im zweiten und 76,3 Prozent im dritten Jahr. Nach vier Jahren stehen noch 71,4 Prozent ohne Mängel da, nach zehn Jahren 57,5 Prozent – leicht besser als einige Wettbewerber und nur knapp

unter dem Branchenschnitt schwerer Lkw (55 % bei 10-Jährigen > 18 Tonnen). Die erheblichen Mängel steigen kontinuierlich, aber ohne sprunghafte Ausreißer. Ab dem mittleren Alter nimmt die EM-Quote weiter zu. Damit erreicht MAN erst spät kritische Bereiche.

Stetige Entwicklung
MAN-Lkw zeigen über den gesamten Lebenszyklus hinweg eine vergleichsweise gleichmäßige Entwicklung. Die Mängelfreiheit sinkt moderat, die erheblichen Mängel steigen kontinuierlich, aber kontrolliert. Erst im hohen Alter erreichen erhebliche und gefährliche Mängel zusammen rund 28 Prozent. Beleuchtung und Lenkung zeigen typische Verschleißmuster, Ölverlust bleibt im Vergleich zu anderen Marken geringer. Insgesamt bestätigt MAN 2026 seine Position als langlebiger, robust konstruierter Hersteller, dessen Fahrzeuge auch im hohen Alter solide HU-Ergebnisse erzielen.

MAN (ANGABEN IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	69	147	208	256	299	337	374	394	407	409
Ohne Mängel	87,3	80,6	76,3	71,4	67,3	63,6	60,8	59,0	58,4	57,5
Geringe Mängel	5,6	7,9	8,8	11,3	13,1	15,1	15,4	15,3	14,6	14,5
Erhebliche Mängel	7,0	11,4	14,7	17,1	19,3	20,9	23,2	24,8	26,2	27,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,9	0,9	0,7
Abblendlicht	1,2	1,9	2,1	2,7	3,5	3,1	3,5	3,6	3,9	4,3
Beleuchtung vorn	0,9	1,1	1,5	1,6	1,6	1,9	1,4	1,4	1,6	2,0
Beleuchtung hinten	1,8	3,1	4,3	5,5	7,0	7,8	8,3	9,2	10,2	10,3
Blinker/Warnblinker	0,7	1,0	1,5	2,2	3,4	3,5	3,6	4,4	5,0	4,5
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,6	0,6	0,9	0,9	1,0	1,6	2,3	2,1
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,2	0,6	0,9	0,9	1,5	1,5	1,9	2,4	3,0
Antriebswellen	0	0	0,1	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,3	0,5	0,8	1,1	1,6	2,0	2,2	1,7	1,0	1,1
Lenkgelenke	0,1	0,7	1,8	2,6	3,3	4,1	5,4	5,6	5,5	6,3
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,6	1,1	1,1	1,0	0,9	1,2	1,3	1,6	1,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	1,0	1,2	2,0	3,0	5,1	6,5	6,2	6,5	7,3
Motormanagement/AU	0,5	0,5	1,0	1,3	1,9	2,5	2,9	3,0	2,9	2,8
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,5	0,7	1,2	1,3	1,9	2,5	3,0	3,4
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,3	0,6	0,5	0,6	0,9	0,9	1,1
Bremsleitungen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,4	0,2
Bremsschläuche	0,1	0	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,4	0,6	0,8	0,9	1,1	1,5	1,6	1,7



MAN treibt 2026 die Transformation mit dem eTGX und eTGS voran, erweitert die modulare Elektro-Architektur und kombiniert sie mit neuen Assistenzsystemen und effizienteren Diesellaggagaten.

MERCEDES-BENZ:

ELEKTRIFIZIERUNG

MIT SYSTEM



Mercedes-Benz Trucks erweitert 2026 seine batterieelektrische eActros-Familie um neue Varianten und setzt dabei auf eine modulare Plattform. Parallel hält Mercedes-Benz mit dem NextGenH2 Truck an Wasserstoff als ergänzender Option für besonders anspruchsvolle Fernverkehrseinsätze fest.

Typendarstellung

und Modellpflege

Aktuelle Baureihen: Atego (leicht), Antos (mittelschwer), Econic (Low Entry), Arocs (Bau), Actros (Fernverkehr)

2001: Einführung Axor, Actros SLT, Atego

2003: Actros MP2

2004: Facelift Atego/Axor

2005: Neuer Atego Vierzylinder, Actros 1861 „Black Edition“, Euro 4/5

2006: Euro 4/5 für Atego/Axor

2008: Actros MP3, Powershift Serie

2011: New Actros (Euro 6), neue Kabinen, überarbeitetes Fahrwerk; Facelift Atego/Axor

2013: Großes Atego Facelift (Euro 6), Einführung Arocs, Einführung Antos

2015: Update OM471 (bis 530 PS)

2016: Turbo-Retarder-Kupplung für Arocs/SLT

2017: Update OM470, Powershift 3, optimierte Hinterachse, GPS-Tempomat

2018/19: Modellpflege Actros/Arocs, teilautonomes Fahren (Level 2), MirrorCam

2020: Actros F (analoges Modell, neue Kabinen)

2022: Update MirrorCam, großes Motoren-Update

2024: Weiteres Motoren Update, optimierte Aerodynamik Actros/Arocs, neue Assistenzfunktionen

2025: Einführung Actros L „Next Gen“ mit überarbeitetem Interieur, digitalem Cockpit, neuen ADAS Paketen, Effizienz Update OM471/OM473

2026: Modelljahres-Pflege für Actros/Arocs (Software-Updates, neue MirrorCam-Generation, optimierte Kühlpakete, Feinschliff Aerodynamik)

Vollgas bei der Elektrifizierung: Mercedes-Benz Trucks investiert zielstrebig in die Ausweitung batterieelektrischer Fahrzeuge für den Fernverkehr. Herzstück ist derzeit der eActros 600, dessen technisches Konzept inzwischen auch in den neuen eActros 400 übertragen wurde. Mit zwei statt drei Batteriepaketen bietet der eActros 400 geringeres Gewicht und damit höhere Nutzlast; je nach Ausführung sind laut Mercedes-Benz bis zu 480 Kilometer Reichweite möglich. Gleichzeitig stehen inzwischen mehr als 40 Kombinationen aus Batteriepaketen, Fahrerhäusern, Radständen und Achsformeln zur Verfügung. Mit diesem flexiblen Angebot sollen Kunden sich das jeweils passende Fahrzeug für ihren Einsatzzweck konfigurieren können.

Elektrischer Lowliner

Wichtige Neuheit für 2026 ist der eActros Lowliner. Die auffallend niedrige Sattelzugmaschine ist für volumenoptimierte Transporte mit Mega-Aufliegern ausgelegt und soll die elektrische Alternative zu konventionellen Lowlinern bilden. Bestellungen starten im dritten Quartal 2026, die Produktion ist ab 2027 vorgesehen.

HU-Fazit: Mercedes-Benz liegt im oberen Mittelfeld der HU-Ergebnisse ohne große Ausreißer.

Technisch präsentiert Mercedes-Benz dabei die selbst entwickelte E-Achse mit zwei Elektromotoren und Vierganggetriebe, LFP-Batterien und 800-Volt-Technik. Der eActros 600 kommt mit drei Batteriepaketen auf 621 kWh installierte Kapazität und bis zu 500 Kilometer theoretische Reichweite ohne Zwischenladen. Parallel treibt Mercedes-Benz das Megawatt-Laden voran und testete 2026 den eActros 600 auf einer rund 2.400 Kilometer langen Strecke.

Schwerpunkt Verkehrssicherheit

und Unfallvermeidung

Auch bei Sicherheit und Assistenzsystemen entwickelt sich Mercedes-Benz kontinuierlich weiter. Neue beziehungsweise überarbeitete Systeme wie Active Brake Assist 6 Plus, Attention Assist 2 und Active Sideguard Assist 2 erweitern die Umfelderkennung und Fahrerüberwachung. Der Fokus liegt dabei auf höherer Unfallvermeidung und teilautomatisiertem Fahren nach SAE Level 2.

Festhalten am Wasserstoff

Mit dem GenH2-Truck hält Mercedes-



MERCEDES-BENZ (ANGABEN IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	62	135	192	231	269	321	361	378	397	404
Ohne Mängel	86,6	77,2	71,1	67,8	66,9	63,6	60,5	58,2	54,5	52,1
Geringe Mängel	5,5	9,8	11,5	11,5	12,4	12,5	14,7	16,4	18,8	19,3
Erhebliche Mängel	7,8	12,8	17,1	20,3	20,3	23,2	24	24,4	25,8	27,8
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	0,6	0,8	0,9	0,8	0,7
Abblendlicht	1,5	2,8	3,9	4,7	4,3	4,4	5,4	5,1	5,6	6,2
Beleuchtung vorn	0,8	1,6	2,3	2,7	2,4	2,1	2,2	2,2	2,2	2,5
Beleuchtung hinten	2,1	3,8	5,0	5,4	5,6	6,2	6,6	7,3	7,6	8,3
Blinker/Warn blinker	1,0	1,2	1,6	1,8	1,9	2,2	2,2	2,4	2,4	3,2
Achsaufhängung	0,2	0,8	1,7	2,1	2,5	2,6	2,8	2,9	3,6	3,7
Achsfedern/Dämpfung	0,2	0,5	0,9	1,2	1,4	2,2	2,4	2,4	2,7	2,9
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2	0,1
Lenkanlage	0,1	0,3	0,4	0,8	1,0	1,4	1,6	1,5	1,6	2,2
Lenkgelenke	0,2	0,8	2,2	3,1	2,8	4,1	4,7	4,8	4,9	5,9
Rost/Riss/Bruch	0,6	1,0	1,4	1,2	1,2	1,6	1,7	1,6	1,8	1,7
Ölverlust Motor/Antrieb	0,5	0,8	1,3	2,2	3,9	5,0	7,1	9,7	12,2	11,9
Motormanagement/AU	0,3	0,5	0,7	1,0	1,7	2,4	2,3	3,0	3,2	3,2
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,3	0,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,4	1,0	1,3	2,2	2,4	2,8	2,5	3,0
Funktion der Feststellbremse	0	0	0,1	0,2	0,5	0,7	0,8	1,2	1,0	1,0
Bremsleitungen	0,1	0	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
Bremsschläuche	0	0	0,2	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,3	0,8	1,1	1,4	1,5	1,7	2,2	2,4

Benz zudem am Wasserstoff als Ergänzung zur batterieelektrischen Antriebstechnik fest. Die Strategie lautet „Battery first“, kombiniert mit Wasserstoff für Einsatzbereiche, in denen Reichweite, Nutzlast und Tankzeiten besondere Anforderungen stellen. Damit stehen bei Mercedes-Benz Trucks 2026 drei Themen im Mittelpunkt: der Ausbau der modularen Elektroplattform, schnelles Laden und neue Einsatzmöglichkeiten für E-Lkw sowie die Weiterentwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen.

Das HU-Urteil für Mercedes

Benz: Altern mit Augenmaß

Mercedes-Benz Lkw zeigen 2026 ein sehr gleichmäßiges Alterungsverhalten. Die

Quote mängelfreier Fahrzeuge sinkt moderat: von 86,6 Prozent im ersten Jahr auf 77,2 Prozent im zweiten und 71,1 Prozent im dritten Jahr. Nach fünf Jahren stehen noch 66,9 Prozent ohne Mängel da, nach zehn Jahren 52,1 Prozent – nahezu deckungsgleich mit dem Branchenschnitt der Klasse über 18 Tonnen (55 % bei 10-Jährigen). Damit bestätigt Mercedes seinen Ruf als Hersteller mit berechenbarer Alterungskurve. Die erheblichen Mängel steigen kontinuierlich, aber ohne extreme Sprünge.

Fazit: solide und berechenbar

Die Mängelenwicklung verläuft über alle Altersklassen hinweg vergleichsweise konstant. Zu den wichtigsten Beanstandungen zählen Ölverluste an Motor und Antrieb sowie Mängel an der Beleuchtung und an Lenkungs Komponenten. Die Bremsanlage fällt dagegen nur vergleichsweise selten auf. Insgesamt zeigen die Fahrzeuge einen gut nachvollziehbaren Alterungsverlauf ohne außergewöhnliche Belastungsschwerpunkte.

Mercedes-Benz setzt 2026 auf die breite Markteinführung des eActros 600, neue Sicherheitsfunktionen und ein durchgängig digitalisiertes Fahrzeug-Ökosystem für Fernverkehr und Verteilerlogistik.

SCANIA: EFFIZIENZ ALS PRINZIP

Scania verfolgt 2026 einen anderen Ansatz als viele Wettbewerber: Statt einzelne Technologien in den Vordergrund zu stellen, setzt der schwedische Hersteller auf ein möglichst flexibel kombinierbares Baukastensystem.



SCANIA (ANGABEN IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	85	175	269	365	430	482	512	521	571	596
Ohne Mängel	86,9	78,1	74,3	66,3	63,4	61,4	58,4	56,5	53,4	51,7
Geringe Mängel	5,9	10,4	11,1	14,8	16,5	15,1	17,3	16,0	15,3	20,0
Erhebliche Mängel	7,0	11,3	14,3	18,7	19,5	23,0	23,7	26,9	30,3	27,3
Gefährliche Mängel	0,1	0,2	0,2	0,2	0,6	0,5	0,6	0,6	1,0	0,9
Abblendlicht	0,9	1,0	1,8	1,8	2,6	3,4	2,6	2,6	3,8	2,9
Beleuchtung vorn	0,6	1,1	0,7	1,1	1,4	1,9	2,5	1,5	2,8	3,3
Beleuchtung hinten	1,5	3,2	3,7	4,9	6,0	6,5	7,4	8,6	10,7	9,5
Blinker/Warnblinker	0,3	0,6	0,4	1,0	0,6	1,2	1,1	2,0	2,7	2,9
Achsaufhängung	0,1	0,2	0,4	1,0	1,0	1,3	1,8	2,6	4,6	3,2
Achsfedern/Dämpfung	0,7	1,5	2,5	3,6	3,3	3,8	4,8	4,2	5,3	5,4
Antriebswellen	0	0	0	0	0	0,1	0	0,1	0,1	0,1
Lenkanlage	0,3	0,5	0,6	1,7	1,5	2,5	2,6	1,9	1,9	1,6
Lenkgelenke	0,1	1,3	3,3	5,2	5,6	7,8	8,1	8,3	9,2	7,5
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,3	0,6	0,9	0,8	1,0	1,3	1,1	1,6	1,7
Ölverlust Motor/Antrieb	1,4	2,3	3,4	6,2	7,1	8,4	7,8	6,9	6,4	10,7
Motormanagement/AU	0,6	0,6	0,7	1,5	1,3	1,9	2,9	3,1	3,4	4,7
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,2	0,3	0,2	0,6	1,2	2,5	2,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,1	0,5	0,7	1,5	2,4	3,9	3,5	3,7
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0	0,1	0,2	0,6	1,5	2,1	2,6	2,0
Bremsleitungen	0	0	0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2
Bremsschläuche	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,4
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0	0	0,3	0,2	0,8	1,1	0,7	1,3	1,2

Scania verfolgt 2026 einen stark auf Effizienz und Modularität ausgerichteten Technologiekurs. Beim Verbrenner ergänzt der neue Super-11 die Super-Motorenfamilie. Der Fünfzylinder mit bis zu 430 PS aus 10,6 Litern Hubraum richtet sich vor allem an gewichtssensible Einsätze.

Vorteile der Plattformstrategie

Parallel baut Scania seine batterieelektrische Plattform aus. Das zentrale Prinzip lautet, Batteriegröße und Nutzlast möglichst genau auf den jeweiligen Einsatz abzustimmen. Neu ist das unter dem Fahrerhaus platzierte MP12-Batteriemodul. Es schafft zusätzlichen Bauraum und ermöglicht Batterievarianten mit bis zu 400 beziehungsweise 560 kWh nutzbarer Kapazität. In Kombination mit den übrigen Batterien sind je nach Einsatz laut Scania Reichweiten von deutlich mehr als 500 Kilometern möglich.

Typendarstellung und Modellpflege

Scania liefert ausschließlich Lkw ab 16 Tonnen. **Drei Grundbaureihen** prägen das Portfolio: R/S für den Fernverkehr, P für Verteileraufgaben und G für Bau und schwere Einsätze. **2004:** R Modell löst die 4er-Baureihe ab **2011:** Erste Euro 6 Lkw **2013:** „Euro 6 2.0“, dazu Facelift **2014:** Drei neue V8-Motoren und zwei „SCR only“-Reihensechszylinder **2015:** Optimierungen am GPS-Tempomaten, verbessertes Eco Roll **2016:** Einführung der neuen R/S Generation, zusätzliche Kabinen, optimierte Antriebsstränge, neues Getriebe **2017:** Schwere Verteilerbaureihe P auf Basis der neuen Generation; optimierte V8-Generation „SCR only“ (520–680 PS)

2018: Erdgas-Motor bis 410 PS, neue Low-Entry-Modelle **2019:** Oberleitungs-Lkw gehen in den Testbetrieb **2020:** V8 mit 770 PS und 3.500 Nm **2021:** Vorstellung des neuen DC 13-Sechszylinders mit neuer Getriebegeneration **2022:** Schwere Sattelzugmaschinen mit batterieelektrischem Antrieb **2024:** Gas- und batterieelektrische Antriebskonzepte, inkl. HVO-Diesel **2025:** Einführung des DC 11, eines neuen Fünfzylinder-Diesels für mittelschwere Fahrzeuge **2026:** Scania hat 2026 den Einsatzbereich des DC 11 erweitert: Der Motor wird nun in zusätzlichen Fahrgestellvarianten der P- und G-Baureihe angeboten, insbesondere für kommunale Anwendungen.

Schneller laden mit Megawatt-Charging

Eine wichtige Neuerung ist zudem das „Megawatt-Charging-System“. Mit bis zu 750 kW soll die Ladeleistung deutlich steigen und damit auch der Einsatz elektrischer Lkw im Fernverkehr besser planbar und effektiver werden. Scania bietet eine breite Palette an Batterie-, Achs- und Fahrgestellvarianten, darunter 4x2, 6x2, 6x4 und 8x4. Die stärksten elektrischen Antriebe reichen bis 450 kW dauerhaft nutzbarer Leistung.

Elektrifizierung geht Hand in Hand mit Digitalisierung

Mit zunehmender Elektrifizierung steht bei Scania auch die Weiterentwicklung der digitalen, begleitenden Peripherie im Fokus. Ziel ist es, wie bei den Mitbewerbern, die batterieelektrischen Lkw durch digitale Zusatzfeatures in puncto Routing und Ladeplanung in ihrer Effektivität wettbewerbsfähiger zum herkömmlichen

Effizienzschub durch neue Motoren-generation: Scania erweitert 2026 die Einsatzbreite des DC 11, optimiert Thermomanagement und Software-strategien und modernisiert parallel die elektrischen Baureihen mit größeren Batteriepacks und effizienteren Ladeprofilen.

telpunkt stehen autonome Anwendungen, insbesondere im Hub-to-Hub-Verkehr und im Bergbau. Dabei kommen zunehmend KI-gestützte Systeme zum Einsatz. Gleichzeitig untersucht Scania gemeinsam mit Partnern, wie Daten und KI den Betrieb elektrischer Flotten bereits in naher Zukunft optimieren können.

So schneidet Scania bei der HU ab: Robuste Basis, steigende Mängelquoten im Alter

Scania startet mit guten HU-Ergebnissen in die ersten Betriebsjahre. Mit zunehmendem Fahrzeugalter nehmen die Mängelquoten jedoch deutlich zu, insbesondere bei Beleuchtung, Lenkung, Fahrwerk und Ölverlusten. Auffällig ist, dass sich diese Beanstandungen über mehrere Altersklassen hinweg kontinuierlich verstärken. Zu den häufigsten Mängeln bei älteren Fahrzeugen zählen Ölverluste an Motor und Antrieb, Defekte an der Heckbeleuchtung sowie Verschleiß an Lenkge-lenken. Die Bremsanlage zeigt dagegen vergleichsweise geringe Auffälligkeiten.

HU-Fazit: Scania Lkw starten mit guten HU-Ergebnissen in die ersten Betriebsjahre.



Fotos: Scania

VOLVO: DREIKLANG BEIM ANTRIEB

Volvo Trucks deckt 2026 ein breites Technologiespektrum ab und hält damit an einer Drei-Pfad-Strategie aus Batterieelektrik, Brennstoffzelle und Verbrennungsmotoren für erneuerbare Kraftstoffe fest.

Auch Volvo verabschiedet sich nicht vom klassischen Dieselantrieb und hält sich alle Optionen offen. Eine komplett neue 13-Liter-Motorplattform bildet die Basis für Diesel- und Gasmotoren. Aber: Die Motoren sind von Beginn an für erneuerbare Kraftstoffe wie HVO und Biogas ausgelegt; perspektivisch soll auch Wasserstoff als Brennstoff möglich sein. Der neue Motor soll laut Hersteller bis zu vier Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen als sein Vorgänger.

Alle Optionen offenhalten

Stichwort Wasserstoff: Auch diese Variante spielt in der Volvo-Modellentwicklung weiterhin eine Rolle. Der Hersteller testet bereits schwere Lkw mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor auf öffentlichen Straßen. Eine Markteinführung schwerer Lkw mit Wasserstoff-Antriebsmodulen ist dem Vernehmen nach noch vor 2030 vorgesehen. Damit verfolgt Volvo einen Drei-Wege-Ansatz aus Batterieelektrik, Brennstoffzelle und Verbrennungsmotoren für erneuerbare Kraftstoffe.

Elektrifizierung hat Vorfahrt

Denn natürlich steht auch bei Volvo Trucks die rasche Fortentwicklung der batterieelektrischen Lkw im 2026er-Pflichtenheft. Im Mittelpunkt steht dabei der neue FH Aero Electric mit spürbar erweitertem Aktionsradius. Dank einer kompakten E-Achse, die Motoren, Leistungselektronik und Getriebe integriert



HU-Fazit: Volvo zeigt eine robuste Basis, jedoch ab mittlerer Laufleistung deutlich Verschleiß.

VOLVO (ANGABEN IN PROZENT)								
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8
Laufleistung (in Tkm)	78	165	258	326	370	423	483	530
Ohne Mängel	86,0	76,4	73,3	67,2	66,4	60,8	59,1	56,2
Geringe Mängel	5,4	8,3	8,6	9,4	9,7	14,2	16,1	18,4
Erhebliche Mängel	8,3	15,2	17,8	22,9	23,6	24,8	24,1	25,0
Gefährliche Mängel	0,2	0,1	0,3	0,4	0,2	0,1	0,7	0,3
Abblendlicht	1,1	1,4	3,2	3,1	2,0	2,5	2,7	3,2
Beleuchtung vorn	0,4	0,8	0,9	0,9	1,2	0,9	1,1	1,1
Beleuchtung hinten	1,2	2,0	2,2	2,9	3,0	4,1	4,6	6,5
Blinker/Warnblinker	0,3	0,3	0,5	0,4	0,8	0,8	0,4	1,7
Achsaufhängung	0,6	1,0	0,8	1,8	2,2	2,3	2,5	3,3
Achsfedern/Dämpfung	0,3	0,5	1,4	2,2	4,4	3,3	3,6	4,8
Antriebswellen	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,5	0,6	0,8	0,5	1,0	1,2	1,0	1,1
Lenkgelenke	0,2	3,3	4,9	8,6	7,9	6,6	5,5	4,6
Rost/Riss/Bruch	0,2	0,5	0,5	0,9	1,5	1,0	1,1	1,9
Ölverlust Motor/Antrieb	1,0	2,0	2,3	4,1	5,2	8,0	9,9	12,3
Motormanagement/AU	1,3	1,7	2,3	2,5	2,9	3,2	2,5	3,2
Auspuffanlage	0,1	0	0	0,2	0,2	0,3	0,6	1,0
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,1	0,3	0,3	0,9	1,0	1,1	1,9
Funktion der Feststellbremse	0	0	0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,5
Bremsleitungen	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0	0,1	0,1
Bremsschläuche	0,1	0	0	0	0,2	0	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0	0,1	0,3	0,4	0,8	1,6	1,7	2,1

Typendarstellung und Modellpflege

Fünf aktuelle Modellreihen: FL (10–18 t), FE (18–26 t), FM (ab 18 t, schwerer Verteiler), FMX (Bau) sowie FH/FH16 (Fernverkehr, auch als Aero)
2002: Zweites Facelift FH
2005: Neue 11-/13-Liter-Motoren, automatisierte Schaltung für FM
2008: Drittes Facelift FH/FM
2010: Einführung FMX (Bau)
2011: Start des FH16 750
2013: „New FH“ mit 13-Liter-Sechszylinder, neuen Kabinen und Getriebe; Facelift FM/FMX im Stil des FH
2014: Modellpflege FL/FM; neue 16-Liter-Motoren (bis 750 PS) in Euro 6; Start Dual Clutch und Einzelradaufhängung vorn
2016: Umstellung des 13-Liter-Motors von Pumpe-Düse auf Common Rail

2019: Einführung „I Save“ mit Turbo Compound (460/500 PS); Serienstart FH/FM LNG mit Erdgas-Zündstrahlmotoren
2020: Komplettes Facelift
2021: Serienstart mittelschwere und schwere batterieelektrische Lkw
2022: Intensive Überarbeitung des D13-Sechszylinders mit weiterer Verbrauchsreduzierung
2023: Neue LNG-Motoren mit höheren Leistungsdaten
2025: Präsentation FH Aero mit aerodynamischer Karosserie und Predictive Engine Start Stop; Vorstellung FH Aero als Dreiachser
Neuerungen 2026: Volvo erweitert 2026 die FH Aero Familie um zusätzliche Achskonfigurationen und optimiert die E-Modelle mit neuen Batteriepaketen und effizienteren Antriebsstrategien.

und dadurch Platz für zusätzliche Batterien schafft, sind laut Angaben der schwedischen Ingenieure bis zu 700 Kilometer Reichweite möglich. In Verbindung mit dem Megawatt-Ladesystem MCS kann der Lkw mit bis zu 700 kW laden. Und das in kurzer Zeit: Von 20 auf 80 Prozent soll die Batterieladung den Fahrer ca. 50 Minuten Ladezeit kosten. Auch die Modelle FH, FM und FMX Electric erhalten eine neue Antriebsgeneration. Ein speziell für Elektroantriebe entwickeltes Achtgang-Powershift-Getriebe mit zwei Elektromotoren soll für sanftere Kraftübertragung und gesteigerte Effizienz sorgen. Je nach Konfiguration sind bis zu 470 Kilometer Reichweite und 65 Tonnen Gesamtzulassung

wicht möglich. Die Ladeleistung steigt auf 350 kW, wodurch 20 bis 80 Prozent in etwa 65 Minuten an der Powerladesäule möglich sind. Besonders interessant für Arbeitsfahrzeuge ist die weiterentwickelte Zapfwellenintegration. Durch diese Schnittstelle können Aufbaugeräte wie Betonmischer, Kran oder Abrollsysteme während der Fahrt elektrisch betrieben werden.

So lautet die HU-Bilanz:
Konsequent warten und prüfen
Volvo startet mit guten Werten und zeigt eine robuste Basis über die ersten Jahre. Ab dem vierten Jahr und Laufleistungen von deutlich über 300.000 Kilometern treten jedoch typische Verschleißmuster zunehmend hervor, insbesondere bei Beleuchtung, Fahrwerk, Lenkung und Ölverlust. Für Flottenbetreiber bedeutet das: Volvo bleibt ein verlässlicher Hersteller. Regelmäßige Wartung und vorbeugende Kontrollen tragen jedoch über den gesamten Lebenszyklus dazu bei, die Mängelquoten auch bei höheren Laufleistungen auf einem niedrigen Niveau zu halten.

Volvo setzt auf Aero Push und E-Update:
Der schwedische Hersteller baut 2026 die FH Aero Familie aus, ergänzt neue Achskonfigurationen und bringt bei den E-Modellen größere Batteriepakete und optimierte Antriebsstrategien für mehr Reichweite und Effizienz.



Fotos: Volvo Trucks



LIEBE GEHT DURCH DEN WAGEN.

Deswegen prüfen wir alle Fahrzeuge auf Herz und Nieren –
egal ob Verbrenner, Elektrofahrzeug oder autonomer Shuttle.

TUV
Die mit dem Siegel.