



TÜV Report Nutzfahrzeuge 2019

30. September 2019

TÜV SÜD: Keine Angst vor Brummis

München/Berlin. Die Lkw-Branche professionalisiert sich. Wer heute einen Fuhrpark betreibt, denkt langfristig und unternehmerisch. Professionell planen, vorausschauend warten, die Kosten immer im Blick – das schlägt sich positiv beim Zustand der Fahrzeuge nieder, wie die Ergebnisse des 7. TÜV Report Nutzfahrzeuge zeigen. Die neueste Auswertung der Hauptuntersuchungen durch den VdTÜV belegt den immer besseren technischen Zustand der Brummis: 87,4 Prozent aller Lkw schaffen die Hauptuntersuchung (HU) auf Antrieb, beim TÜV Report 2017 waren es noch 86,4 Prozent. Lediglich Laster mit mehr als 18 Tonnen trüben mit leicht steigenden Mängeln ein wenig das Gesamtbild.

„Die Quote der erheblichen Mängel bei den Nutzfahrzeugen sinkt seit Jahren, und dieser positive Trend setzt sich jetzt fort“, sagt Christian Egger, Senior Manager Truck Services bei TÜV SÜD, und ergänzt: „Mit 19,3 Prozent Quote bei den erheblichen Mängeln stehen die Laster um knapp zwei Prozentpunkte besser da als die Autos. Lkw sind hierzulande hervorragend gewartet – vor Brummis muss man keine Angst haben“, betont Egger. Die positive Entwicklung hat einen Grund. Immer mehr Fuhrparks sind moderne Unternehmen mit klaren Kostenstrukturen. Für das rollende Produktionsmittel heißt das: Es wird optimal eingesetzt, Leasing und Wartungsverträge gehören dazu. Sie sorgen einerseits für geringere Kosten und andererseits für regelmäßige, oftmals vorausschauende Wartung und damit für seit Jahren sinkende Mängelquoten. Und das vor dem Hintergrund kontinuierlich hoher Laufleistungen – durchschnittlich aktuell 124.000 Kilometer pro Jahr. Besonders leichtere Nutzfahrzeuge haben aufgeholt und die Schwersten in Sicherheitsfragen aktuell überholt.

Schergewichte stärker beansprucht

Überblick Gewichtsklassen: Fahrzeuge unter 7,5 Tonnen verbessern sich um einen Prozentpunkt auf 87,4 Prozent der Fahrzeuge, die auf Antrieb die Plakette bekommen. Sogar um drei Prozentpunkte steigern sich hier die Fahrzeuge zwischen 7,5 und 18 Tonnen. Ganz anders als beim Report 2017

zeigen sich bei den Schwergewichten über 18 Tonnen leicht höhere Quoten: Nach einem Jahr fallen 6,4 Prozent wegen erheblicher Mängel durch, nach drei Jahren 14,3 Prozent und nach fünf Jahren müssen 19,7 Prozent der Schwerlastzugmaschinen, Kipper, Betonmischer oder andere nicht selten auch auf dem Bau eingesetzte Fahrzeuge eine Werkstattrunde drehen, bevor es die Plakette gibt. Dazu Egger: „Gerade im boomenden Baugeschäft mag ein Grund für mehr Mängel liegen, weil die ohnehin mit durchschnittlich 200.000 Kilometern Laufleistung pro Jahr hart rangenommenen Fahrzeuge, hier noch mehr beansprucht werden.“

Dass insgesamt aber mehr Nutzfahrzeuge die HU ganz ohne Mängel absolvieren, ist nach Ansicht von Egger auch positive Auswirkung der immer moderner werdenden Hauptuntersuchung: „HU-Adapter, Mängelbaum, neue Mängelklassen oder auch die Wiedereinführung der Endrohrmessung im Zuge der AU, wir schauen noch detaillierter hin und sensibilisieren weiter für Sicherheitsthemen.“

Vorausschauende Wartung wirkt

Transporter bis 3,5 Tonnen: Hohe Laufleistungen – nach fünf Jahren bereits 144.000 Kilometer – und die Belastung durch Stopp-and-Go sorgen bei der „Sprinter-Klasse“ nach wie vor für Probleme an den Achsaufhängungen und Lenkgelenken. In Vergleich beispielsweise zu den großen Brüdern zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zeigen sich hier deutlich höhere Quoten bei den erheblichen Mängeln: So müssen nach 5 Jahren bereits 2,2 Prozent der Transporter wegen Mängeln an der Achsaufhängung und 1,7 Prozent wegen mangelhafter Lenkgelenke die Werkstattrunde drehen. Zum Vergleich der Blick auf die nächst höhere Gewichtsklasse: Bei 0,6 Prozent beziehungsweise 0,3 Prozent liegen hier die Quoten. Insgesamt gibt es in der „Sprinter-Klasse“ jedoch leichte Verbesserungen. Grund dafür ist laut VdTÜV, dass auch Transporter immer öfter geleast sind und entsprechend gepflegt werden.

Leicht-Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen: Betrachtet man hier die unterschiedlichen Altersklassen, zeigt sich ein heterogenes Bild. Denn erst ab drei Jahren verbessern sich die Mängelquoten. 79,2 Prozent der kleinen Laster erhalten nach drei Jahren auf Anhieb die Plakette – eine Verbesserung um 4,8 Prozentpunkte zum Report 2017. Schlechter stehen dagegen die Neufahrzeuge da. Hauptproblem hier: die Achsaufhängungen. Bereits bei den Einjährigen beanstandeten die Sachverständigen doppelt so viele wie noch 2017 (0,4 Prozent (2019) / 0,2 Prozent (2017)). Mangelnde Aufmerksamkeit der Halter oder Fahrer sorgt weiter für hohe Ausfallquoten beim Licht. Die Mängelquote bei der hinteren Beleuchtung der Einjährigen liegt bereits bei 3,4 Prozent. In der Gesamtbetrachtung ist diese Gewichtsklasse schlechter in Schuss als der Durchschnitt. Die Auswertung über alle Altersklassen hinweg zeigt eine leichte Verschlechterung: 83 Prozent erhalten die Plakette auf Anhieb, 2017 waren es noch 85 Prozent.

7,5 bis 18 Tonnen. Hier bestehen mehr Lkw die HU ohne Mängel, und weniger fallen durch erhebliche Mängel auf. Knapp 86,4 Prozent der Fahrzeuge schaffen auf Anhieb die Hauptuntersuchung nach dem ersten Jahr – eine Verbesserung von 2,9 Prozentpunkten. Nach 5 Jahren und durchschnittlich 147.000 Kilometern sind es immerhin 74,9 Prozent – eine ordentliche Steigerung um 10,3 Prozentpunkte (Report 2017: 64,6 Prozent). Der detaillierte Blick auf die Mängel zeigt jedoch auch negative Entwicklungen. Ein Beispiel ist das Dauerthema Licht, ein zweites die Achsaufhängungen. Hier ist die Mängelquote bei den Fünfjährigen um 1,3 Prozentpunkte auf 1,6 Prozent gestiegen. Dabei spielt nach Auffassung der TÜV SÜD-Experten auch der veränderte Mängelbaum eine Rolle.

Mehr als 18 Tonnen: 88,6 Prozent der schwersten Nutzfahrzeuge schaffen die HU nach einem Jahr und durchschnittlich 91.000 Kilometern beim ersten Anlauf, nach fünf Jahren und 363.000 Kilometern auf der Uhr noch gut 69 Prozent. Die positive Entwicklung im Vergleich zum Betrachtungszeitraum 2017 in Zahlen: plus 0,9 beziehungsweise plus 3,0 Prozentpunkte. Allerdings verweisen ebenfalls gestiegene Quoten bei den erheblichen Mängeln die Schwergewichte auf die Ränge. Nach fünf Jahren müssen 19,7 Prozent der schweren Laster zur Reparatur, bevor die Plakette geklebt werden kann – das sind 2,3 Prozentpunkte mehr als der Gesamtdurchschnitt. Im Fokus hier Mängel der Gruppe Karosserie und Fahrwerk. Die Mängelquote beim Punkt Rost/Riss/Bruch hat sich mit 0,9 Prozent bei den Fünfjährigen verneunfacht. Viermal mehr Mängel als beim Report 2017 gibt es bei der Achsaufhängung, aktuell 1,7 Prozent Mängelquote nach fünf Jahren.

Trailer: Der TÜV Report Nutzfahrzeuge wirft zum zweiten Mal auch einen Blick zurück: auf Anhänger und Sattelaufleger ab 3,5 Tonnen. Dabei zeigt sich, dass die Anhänger insgesamt schlechter in Schuss sind als die Zugmaschinen. Lediglich 74,1 Prozent schaffen hier auf Anhieb die Hauptuntersuchung. Auch gilt bei den Anhängern und Sattelaufliegern: Je leichter desto besser. Nach fünf Jahren, erhalten 78,1 Prozent der Leichtereren bis 10 Tonnen die Plakette ohne Mängel, bei den schwereren schaffen dies nur 72,2 Prozent. Lediglich im ersten Jahr schneiden die Schwergewichte noch besser ab – 88 Prozent Erfolgsquote beziehungsweise 85,3 Prozent bei den leichteren Anhängern.

Immer mehr vertrauen dem TÜV

Mit mehr als 1,8 Millionen analysierten Hauptuntersuchungen (HU) von Januar 2017 bis Dezember 2018 ist der jährlich erscheinende TÜV Report Nutzfahrzeuge einer der größten unabhängigen Ratgeber für den Kauf eines gebrauchten Nutzfahrzeugs. Die Mängelquoten zeigen, welche Fahrzeuge sich über die Jahre am besten halten. Die Zahlen machen deutlich, dass vor allem Lkw in Sachen Sicherheit die Nase vorn haben, deren Halter auf feste Wartungsverträge setzen. Insgesamt sind die Nutzungsvarianten von Lkw derart vielfältig, dass der Kauf eines Gebrauchten eine komplizierte Angelegenheit ist. Vor diesem Hintergrund bietet der Blick auf die Wartungsintervalle eine gute

Orientierung für den Kauf. Wer ganz sicher gehen will, lässt sich fachkundig unterstützen – mit einem Check am TÜV SÜD Service-Center. Die Fachleute untersuchen das Fahrzeug und fertigen einen umfassenden Prüfbericht an.

Den kompletten „TÜV Report Nutzfahrzeuge 2019“ gibt es zum Herunterladen unter www.vdtuev.de

Weitere Infos zu TÜV SÜD unter www.tuev-sued.de.

Pressekontakt:

Vincenzo Lucà TÜV SÜD AG Unternehmenskommunikation Westendstr. 199, 80686 München	Tel. +49 (0) 89 / 57 91 – 16 67 Fax +49 (0) 89 / 57 91 – 22 69 E-Mail vincenzo.luca@tuev-sued.de Internet www.tuev-sued.de
--------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Im Jahr 1866 als Dampfkesselrevisionsverein gegründet, ist TÜV SÜD heute ein weltweit tätiges Unternehmen. Mehr als 24.000 Mitarbeiter sorgen an über 1.000 Standorten in rund 50 Ländern für die Optimierung von Technik, Systemen und Know-how. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag dazu, technische Innovationen wie Industrie 4.0, autonomes Fahren oder Erneuerbare Energien sicher und zuverlässig zu machen. www.tuev-sued.de