

Durchwachsene Bilanz

Hauptuntersuchung | Dass Elektroautos weitgehend wartungsfrei sind, ist eine weitverbreitete, aber falsche Annahme. Tatsächlich benötigen Fahrzeuge mit E-Antrieb ebenfalls den regelmäßigen Check-up. Die Ergebnisse des letzten TÜV-Reports belegen das.

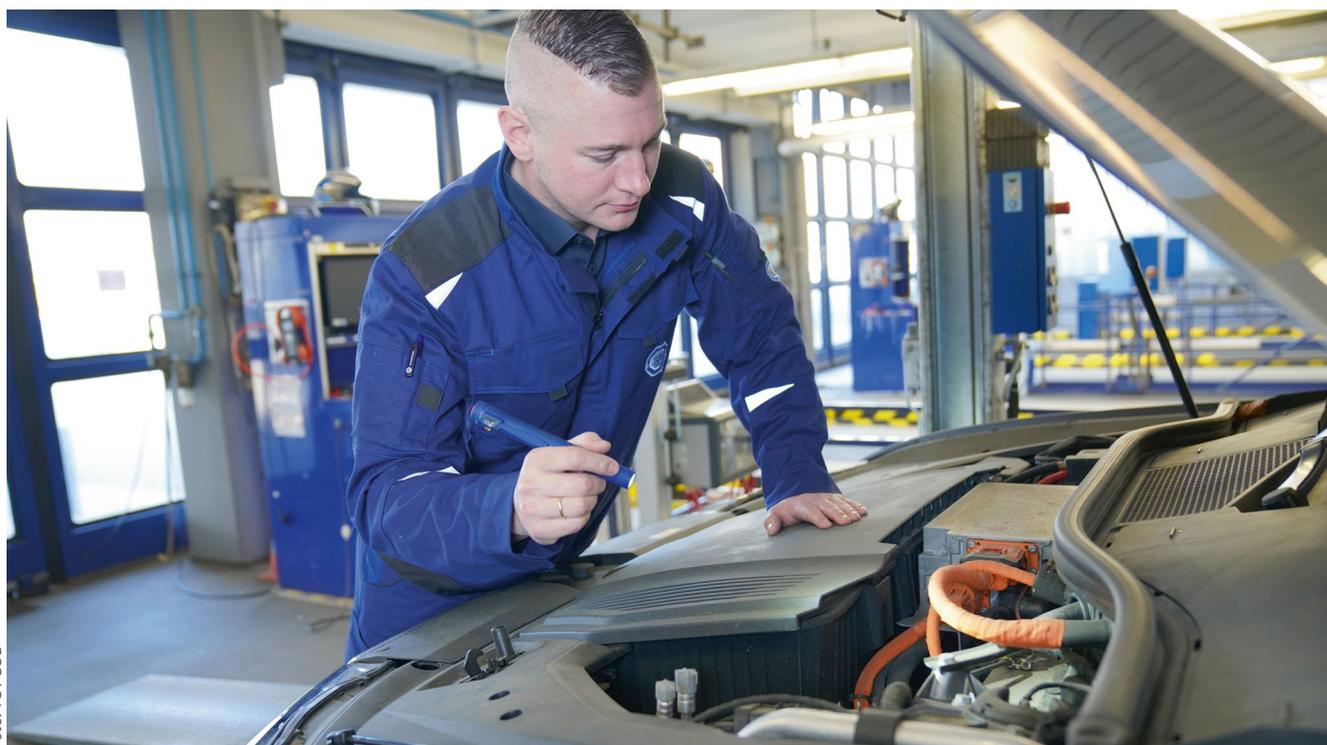


Foto: TÜV SÜD

Erstmals flossen beim TÜV-Report 2024 auch Ergebnisse der HU bei E-Fahrzeugen in die Statistik mit ein.

Es ist in diesem Jahr ein ganz besonderer Report. Es gibt ein paar Megatrends und es gibt eine Überraschung eines bestimmten Herstellers, der für viel Furore gesorgt hat in den letzten Jahren“, sagte Dr. Joachim Bühler, Ge-

schäftsführer des TÜV-Verbands, bei der Vorstellung des TÜV-Reports 2024. Mit dieser Ausgabe des TÜV Reports beginne das Zeitalter der Elektromobilität in der Gebrauchtwagenbewertung, verkündete Bühler, schließlich rollten immer mehr E-Autos auf die Prüfstellen. Im Bereich der E-Fahrzeuge zeigten sich in der Statistik zwei typische Mängel, die für die technische Sicherheit der E-Fahrzeuge relevant sind: So werden besonders häufig Mängel an der Bremse und am Fahrwerk festgestellt.

Erstmals wurden die HU-Ergebnisse von Elektrofahrzeugen in den TÜV-Report integriert. Bislang waren die Zahlen zu gering, um statistisch gültige Aussagen treffen zu können. Denn um es ins Ran-

king zu schaffen, müssen die HU-Ergebnisse einiger tausend Fahrzeuge vorliegen. Die Überraschung: Bei den zwei- bis dreijährigen Fahrzeugen belegt der Tesla Model 3 mit einer außergewöhnlich hohen Mängelquote von 14,7 Prozent den letzten Platz in dieser Altersklasse. Tatsächlich wurde kein anderes Fahrzeug-Modell in der Klasse der Zwei- bis Dreijährigen so häufig mit erheblichen Mängeln weggeschickt wie der Tesla Model 3.

Der nicht mehr produzierte VW e-Golf ist dagegen mit einer Mängelquote von 2,6 Prozent der beste Kompaktwagen unter den zwei bis drei Jahre alten Fahrzeugen. In der Gesamtwertung aller Fahrzeugklassen (Minis, Kleinwagen, Kompaktklasse, Mittelklasse, Vans, SUV) landet der e-Golf

Kurzfassung

Beim E-Fahrzeug heißen die Problemzonen bei der Hauptuntersuchung Bremse und Fahrwerk. Das hohe Gewicht der Antriebsbatterie belastet die Fahrwerkskomponenten besonders stark.

„Die Annahme, dass Elektroautos weniger Wartung brauchen, stimmt nur bedingt.“

Jürgen Wolz, TÜV SÜD

immerhin noch auf Platz 4, punktgleich mit der Mercedes-Benz B-Klasse, Mercedes-Benz GLC und VW T-Roc. Zu berücksichtigen ist beim e-Golf allerdings laut TÜV-Report die geringe durchschnittliche Fahrleistung von nur 30.000 Kilometern. Der beliebte Renault Zoe rangiert mit 5,1 Prozent Mängelquote im gehobenen Mittelfeld. Auch wenn es nur wenige Modelle überhaupt in den TÜV-Report geschafft haben, das vorliegende Ergebnis zeigt: Elektrofahrzeuge schneiden bei der HU eher durchwachsen ab.

Häufige Fahrwerkprobleme

Ein Schwachpunkt vieler E-Autos ist laut TÜV-Report die Achsaufhängung. Insbesondere beim Renault Zoe liegen die Mängelquoten bei der ersten und zweiten HU deutlich über dem Durchschnitt. Bei den fünfjährigen Fahrzeugen wurden sie in der HU mehr als 13 mal so oft moniert wie im Schnitt. Offenbar überfordert sein hohes Gewicht die Vorderachse. Daher kommt es häufig zu Schäden an Querlenkerlager sowie Spur- und Koppelstangen. Auch Bremsen sind eine Baustelle: Wegen der Rekuperation des E-Motors sind die Bremsen relativ wenig gefordert, die Scheiben setzen in der Folge Rost an.

„Die Achsaufhängungen vieler Elektroautos leiden unter dem hohen Gewicht der Antriebsbatterien“, sagte Bühler bei der Präsentation der Zahlen. „Die Folge sind negative Prüfergebnisse bei der HU und teure Reparaturen.“ Das gilt auch für das Model 3 von Tesla. Neben Defekten an den Achsaufhängungen weist der Tesla überdurchschnittlich hohe Mängelquoten an den Bremsen sowie an der Beleuchtung auf. Dies beschert dem Model 3 im Ranking der Zwei- bis Dreijährigen am Ende den letzten Platz unter den 111 in dieser Altersklasse untersuchten Pkw-Typen – noch nach Dacia Logan (Platz 110) und Seat Alhambra (Platz 109).

Jürgen Wolz, Leiter Service Line Mobility und Amtliche Tätigkeiten Deutschland bei TÜV SÜD Mobility, gab uns eine Einschätzung der Situation: „Das betrifft vor allem den Antriebsstrang, weil keine Flüssigkeiten oder beweglichen Teile ausgetauscht werden müssen. Dass der Tesla Model 3 so schlecht abschneiden würde, haben wir dennoch nicht erwartet. Das Ergebnis bestätigt aber unsere Hypothese, dass Elektroautos eben auch regelmäßig gewartet werden müssen.“

Tesla verzichtete bereits seit 2019 auf feste Service-Intervalle und verfügt dementsprechend auch nicht über ein dichtes Netz an Werkstätten. Der E-Auto-Pionier setzt bei der Sicherheit verstärkt auf Ferndiagnose und Over-the-air-Updates. Die Statistik der TÜV SÜD-Experten ist da ein harter Aufprall in der Realität. Beleuchtung, Bremsen und Achsen waren die Problemzonen – hier waren die Beanstandungen der TÜV-Sachverständigen beim Tesla Model 3 am größten. Dass E-Autos mit Service-Netz besser klar-

kommen als ohne, zeigen die Beispiele VW und Renault. Der e-Golf landet bei den Dreijährigen auf Platz 4, der Zoe im Mittelfeld auf Platz 49.

Der TÜV-Report wird jedes Jahr vom TÜV-Verband veröffentlicht und gilt als der wichtigste unabhängige Ratgeber für Autofahrer und Gebrauchtwagenkäufer. In den TÜV-Report fließen die Hauptuntersuchungsergebnisse aller TÜV-Gesellschaften in Deutschland ein – 2024 mehr als zehn Millionen Hauptuntersuchungen zwischen Juli 2022 und Juni 2023. TÜV SÜD hat als größter HU-Anbieter über viereinhalb Millionen Resultate beigesteuert. Dietmar Winkler

Teil 1 asp 3/2024

Zwischenbilanz: E-Autos bei der HU

Teil 2:

Verunfallte E-Autos

Teil 3

Den Zustand der Antriebsbatterie messen

Teil 4

Arbeitsicherheit bei E-Fahrzeugen

Teil 5

Was könnte sich künftig bei der HU ändern?

Mängelquoten 2024 im Detail

20,5 %

erhebliche Mängel (inkl. gefährlicher Mängel)

0,05 %

verkehrsunsicher

11,2 %

geringe Mängel

63,8 %

ohne Mängel

Quelle: TÜV-Report 2024

Unabhängig vom Antrieb: Nur jedes fünfte Auto besteht die HU nicht wegen erheblicher Mängel. Die Mehrheit kommt ohne Beanstandung durch die Prüfung.