

16.12.2010

Pressekonferenz TÜV-Report 2011 Statement

Dr. Klaus Brüggemann
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV e. V.

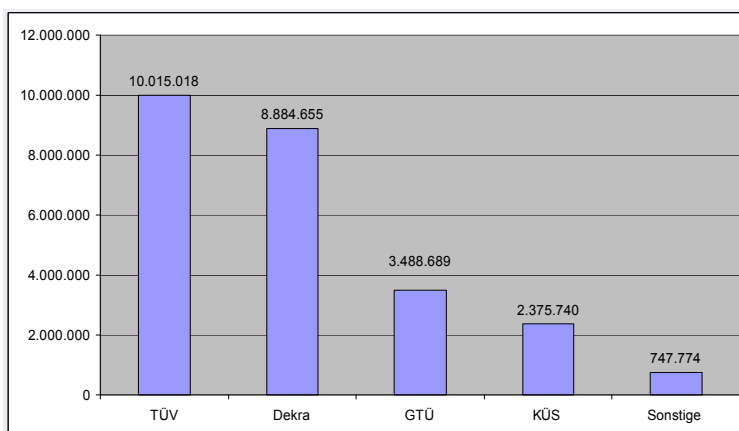
– es gilt das gesprochene Wort –

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Vorstellung der Ergebnisse des TÜV-Report 2011 begrüße ich Sie sehr herzlich.

Vor 40 Jahren war der TÜV-Report der erste - und ist heute immer noch der erfolgreichste Gebrauchtwagenratgeber in Deutschland. 1971 fiel der Startschuss beim TÜV Rheinland unter dem Titel „Wie sicher ist Ihr Auto?“ Seit 1973 informieren TÜV SÜD, TÜV NORD, TÜV Hessen, TÜV Thüringen und TÜV Rheinland unter dem Dach des VdTÜV gemeinsam jedes Jahr die Öffentlichkeit über den technischen Zustand der Fahrzeuge auf unseren Straßen.

Zahl der Hauptuntersuchungen (HU) nach Überwachungsinstitutionen (amtl. Statistik KBA für 2009)



Gesamt: 25.511.876

Der TÜV-Report ist unabhängig und neutral. Seine Datengrundlage beruht ausschließlich auf einer Auswertung der Hauptuntersuchungen, die der Gesetzgeber im Rahmen der periodischen Fahrzeugüberwachung vorschreibt. Jedes Jahr werden in Deutschland ca. 25 Mio. Hauptuntersuchungen abgenommen, wobei die TÜV-Gesellschaften mit einem Anteil von über 10 Millionen eindeutige Marktführer sind. Rund 7,3 Millionen Hauptuntersuchungen haben wir für den TÜV-Report ausgewertet.

Jedes Fahrzeug stellt ein komplexes System dar, auf das eine Vielzahl von Einflussgrößen wirken:

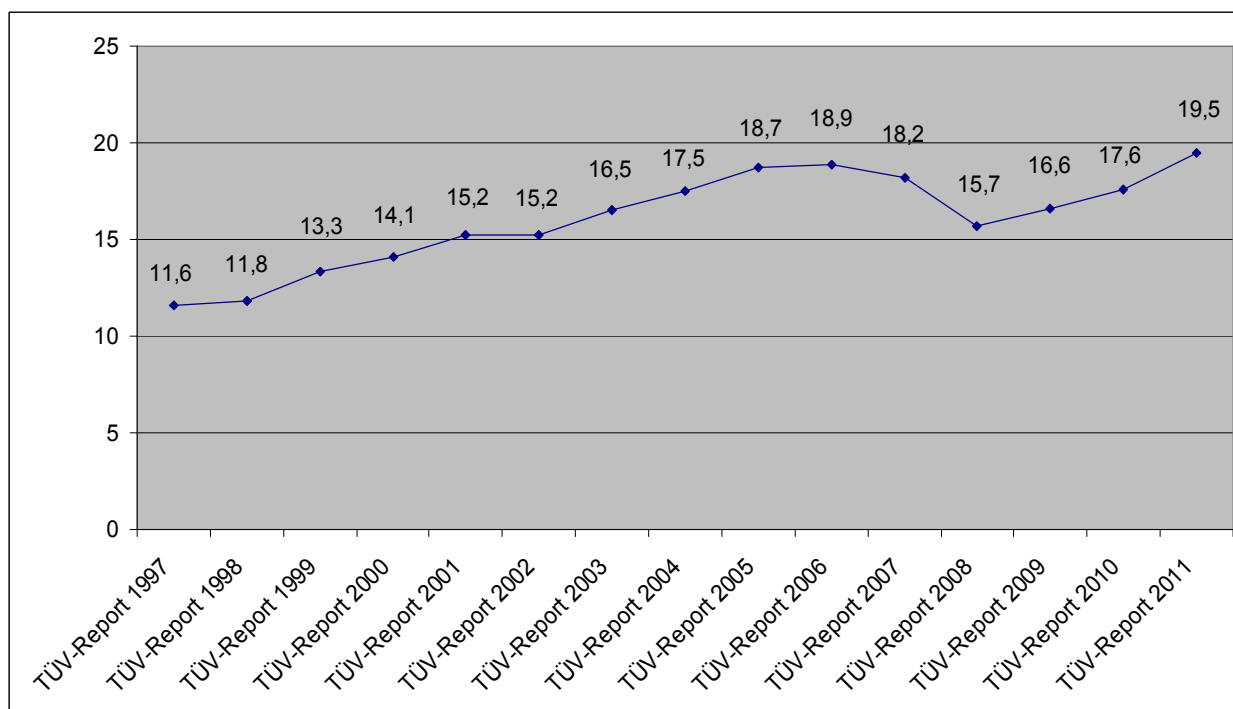
- Qualität der Konstruktion und Auslegung der Bauteile
- Qualität des Service und der Werkstätten
- Wartung und Pflege durch den Halter
- Fahrverhalten und Einsatzbedingungen
- Laufleistung
- Preis

Bei der Hauptuntersuchung beurteilt der Prüfer den technischen Zustand des Fahrzeuges ausschließlich nach den Kriterien, die im Prüfkatalog der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) definiert sind. Die Gruppierung der Fahrzeuge folgt den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfintervallen. Dadurch wird an jedes Fahrzeug derselbe Maßstab gelegt.

Wir geben die durchschnittliche Laufleistung der einzelnen Modelle an, weil Gebrauchtwagenkunden wissen möchten, ob das Modell ihrer Wahl, überdurchschnittlich viel gefahren wurde, oder nicht.

Die vielen Einflussgrößen sind auch der Grund, weshalb man Fahrzeugmängel nicht ausschließlich auf eine einzige Ursache zurückführen kann. Die Stärken und Schwächen in der Fertigung und die Qualität von Bauteilen spielen genauso eine Rolle, wie auch das Nutzerverhalten der Autofahrer oder die Qualität der Werkstätten. Jeder kann aber seinen persönlichen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten, in dem er sein Fahrzeug regelmäßig wartet und bei der Auswahl seiner Werkstatt auf Qualität achtet. Unabhängig davon muss ein Fahrzeug, das am Straßenverkehr teilnimmt, jederzeit in einem technisch einwandfreien Zustand sein.

Nun zu den Ergebnissen im Einzelnen:

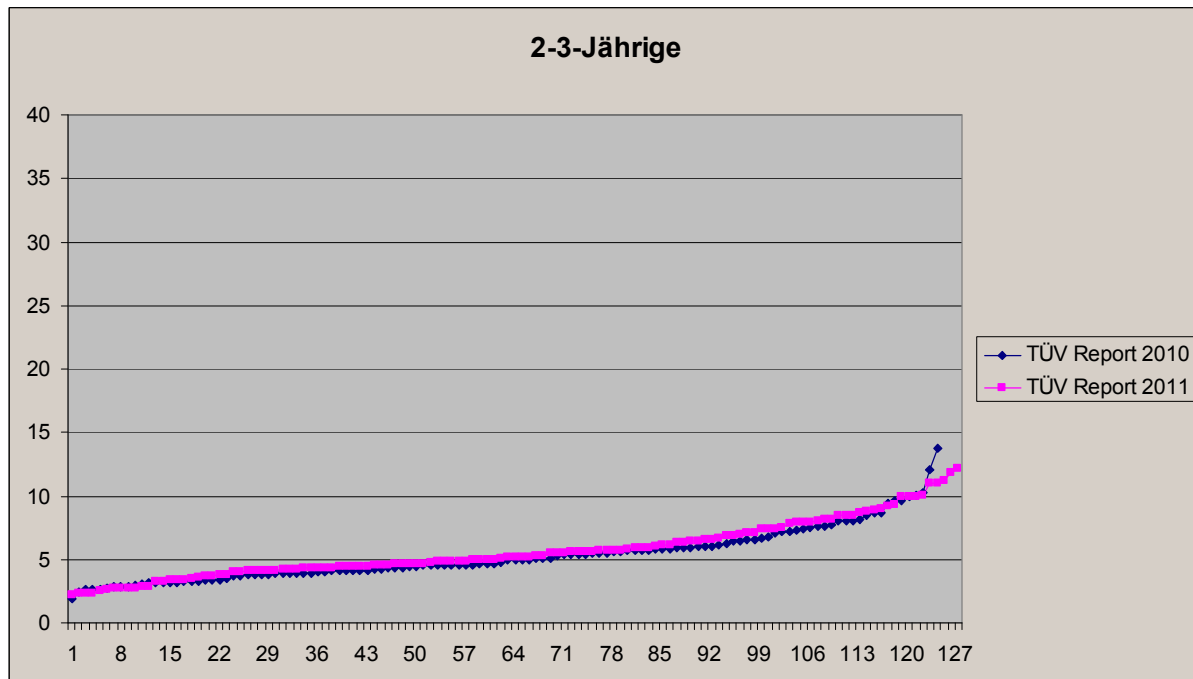


Die Bewertung im TÜV-Report erfolgt auf der Grundlage der erheblichen Mängel. Danach ist die Quote der Fahrzeuge, die mit erheblichen Mängeln auffallen, auf 19,5 Prozent angestiegen. Im TÜV-Report 2010 waren es noch 17,6 Prozent. Seit dem Tiefstand im Jahr 2008 bedeutet dies einen Anstieg um 3,8 Prozentpunkte.

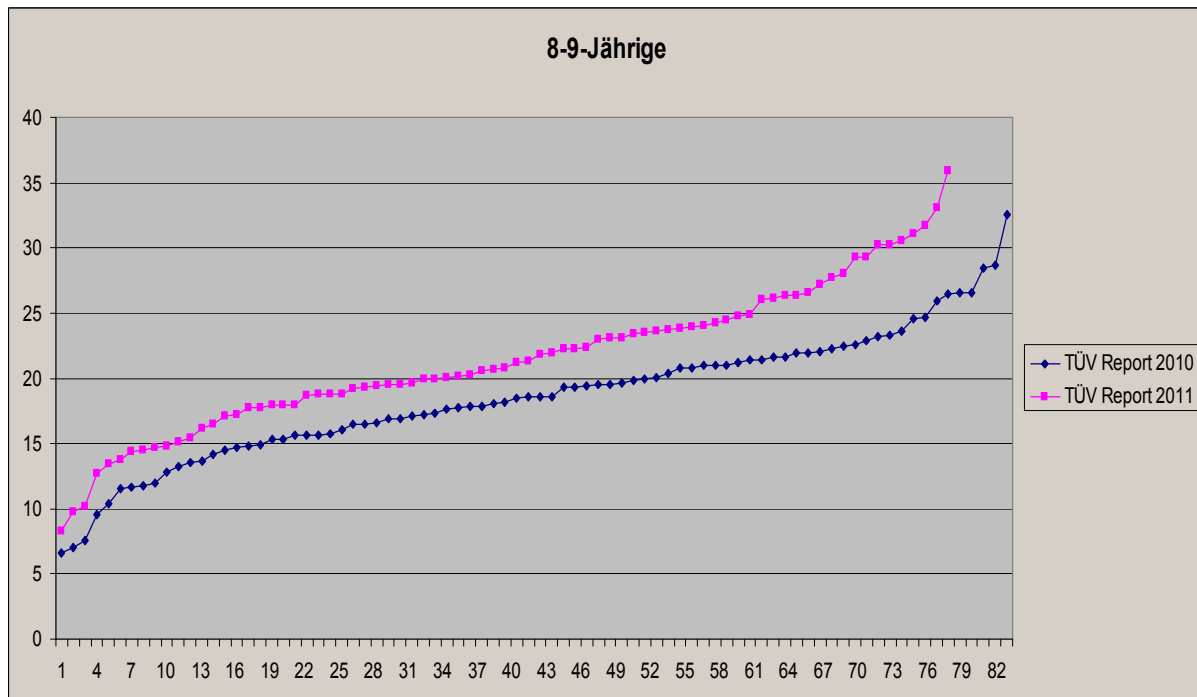
Im Klartext: Von 100 Fahrzeugen fallen fast 20 an der Prüfstelle durch und müssen in die Werkstatt, bevor sie eine Plakette erhalten. 28,2 Prozent weisen zumindest leichte Mängel auf und etwas mehr als die Hälfte, nämlich 52,2 Prozent, sind im Sinne des Prüfkataloges mängelfrei.

Wir vermuten, dass der Anstieg der Mängelquote auf 19,5 Prozent auch eine Auswirkung der Wirtschafts- und Finanzkrise ist, da der Auswertungszeitraum zwischen Juli 2009 und Juni 2010 liegt. Ein Zusammenhang zwischen dem individuellen Finanzrahmen und dem Zustand der Fahrzeuge ist zumindest

erkennbar. Deshalb geht unser Appell an die Autofahrer, auch in Zeiten knapper Kassen auf keinen Fall bei der Wartung ihrer Fahrzeuge zu sparen.

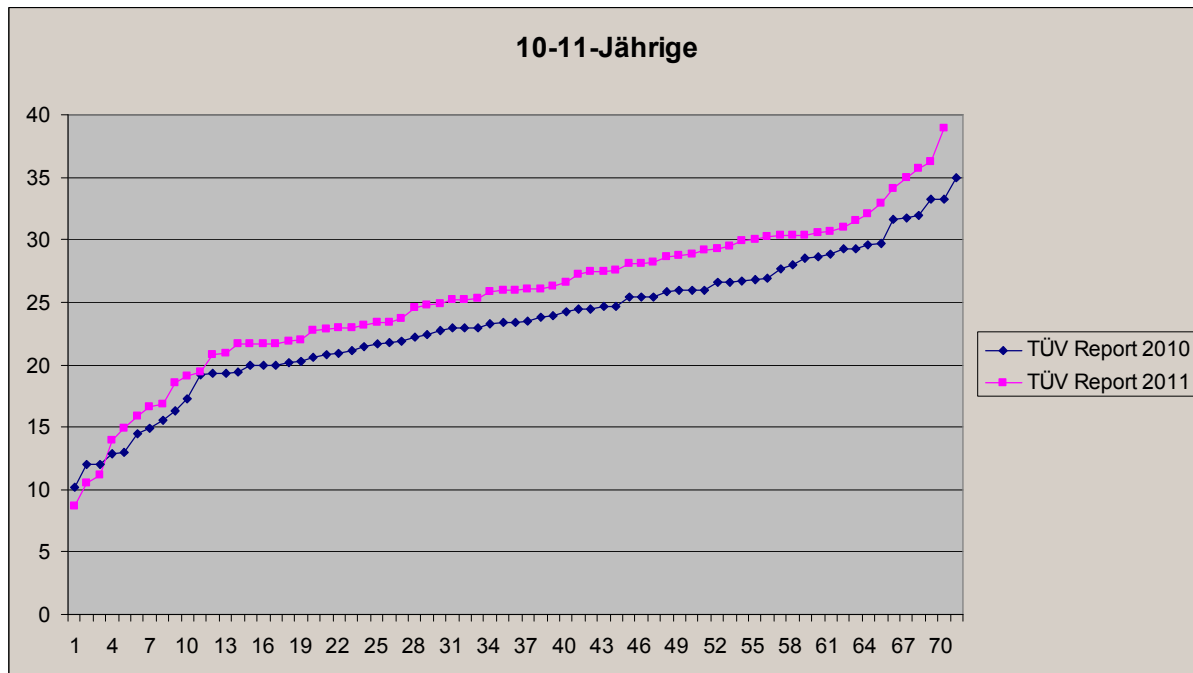


Vergleicht man die Ergebnisse der Jahre 2010 und 2011, wird deutlich, dass die Fahrzeuge auf den vorderen Positionen tendenziell besser geworden sind und auf den hinteren Positionen schlechter. Die Vermutung liegt nahe, dass dieses Phänomen mit der schlechteren Wartung und Pflege der Fahrzeuge zusammenhängt.

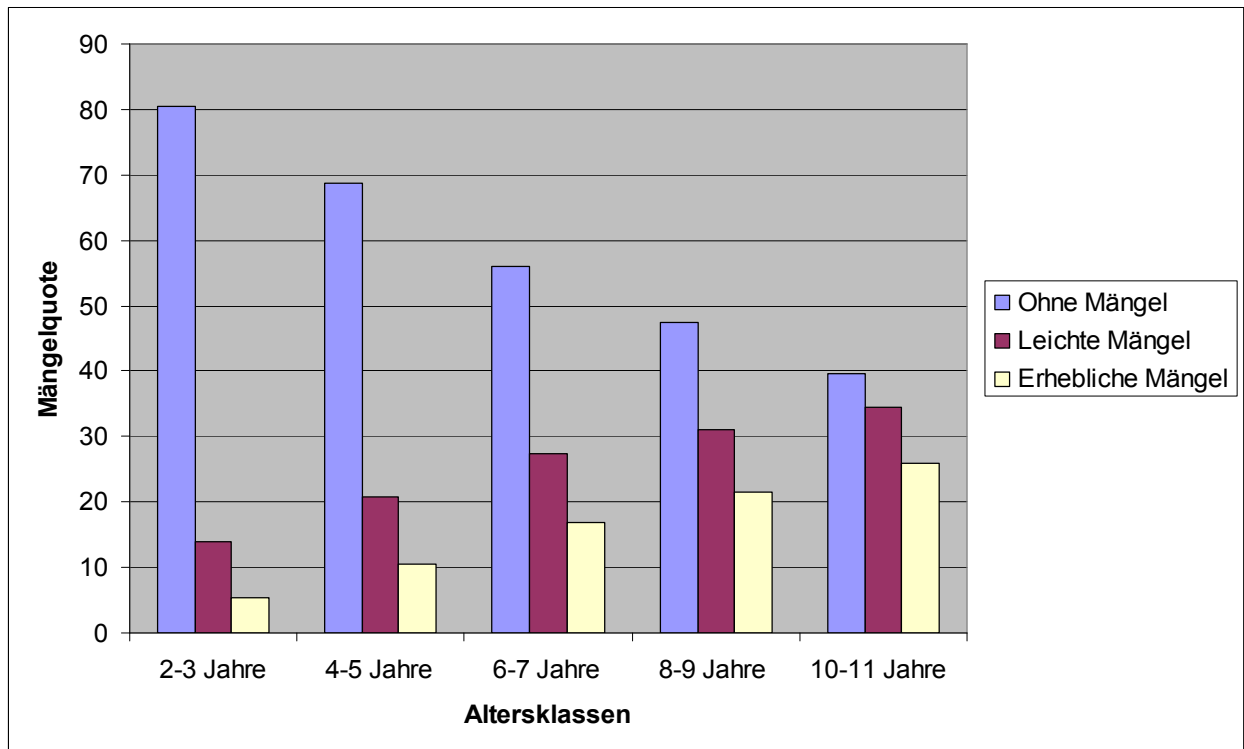


Bei älteren Fahrzeugen, z.B. den Acht- bis Neunjährigen wird dieser Effekt noch deutlicher sichtbar. Hier spielt natürlich auch eine große Rolle, dass bei den Fahrzeugen die Gewährleistungsfristen abgelaufen sind und es nun völlig im Ermessen der Halter liegt, ob sie einen Inspektionstermin wahrnehmen oder nicht.

Daher müssten bei den zehn bis elfjährigen Fahrzeugen die beiden Kurven eigentlich noch weiter auseinander liegen, bzw. die Unterschiede zwischen 2010 und 2011 noch deutlicher sein:

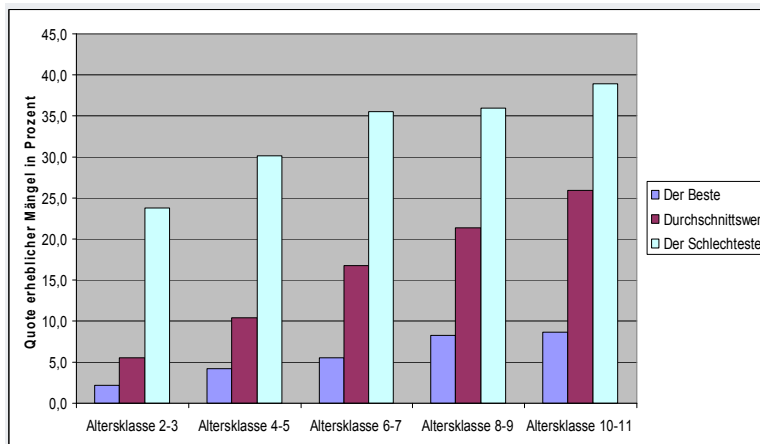


Dass hier die Ergebnisse zwischen den Jahren 2010 und 2011 gegen den Gesamttrend noch relativ nahe beieinander liegen, lässt sich vermutlich auf einen Effekt der Abwrackprämie zurückführen. Diese Maßnahme hatte dazu geführt, dass besonders alte Fahrzeuge in schlechtem Zustand dauerhaft vom Markt verschwunden sind.



Grundsätzlich wird der Zustand der Fahrzeuge schlechter, je älter sie sind. Das können wir anhand der Daten eindeutig feststellen. Liegt der Durchschnitt der Quote erheblicher Mängel bei der ersten Hauptuntersuchung, also spätestens nach drei Jahren, bei 5,5 Prozent, steigt die Durchfallquote bei den fünfjährigen Fahrzeugen auf 10,4 Prozent. Bei den Siebenjährigen erreicht sie 16,8 Prozent, bei den Neunjährigen liegt sie bei 21,4 Prozent. Mehr als ein Viertel, oder 26,6 Prozent der elfjährigen Fahrzeuge fiel bei der HU durch.

Quote der Pkw mit erheblichen Mängeln je Altersklasse



TÜV-Report 2011

Die Spannweite der Quote erheblicher Mängel ist sehr groß:

- In der jüngsten Altersgruppe der bis zu dreijährigen Fahrzeuge reicht die Spanne von 2,2 Prozent bis 23,8 Prozent.
- Bei den Vier- bis Fünfjährigen reicht die Quote von 4,2 Prozent bis 30,2 Prozent.
- Bei den Sechs- bis Siebenjährigen von 5,5 Prozent bis 35,5 Prozent.
- Bei den Acht- bis Neunjährigen von 8,3 Prozent bis 35,9 Prozent
- Bei den Zehn- bis Elfjährigen von 8,7 Prozent bis 38,9 Prozent.

Die große Spannweite der Mängel zeigt, dass auch in der jüngsten Altersklasse bereits eine große Anzahl geprüfter Fahrzeuge eine Quote erheblicher Mängel von über 10 Prozent aufweist. Auf der anderen Seite erkennt man selbst in der Gruppe der Zehn- bis Elfjährigen, dass auch ältere Fahrzeugmodelle mit hoher Laufleistung verhältnismäßig niedrige Mängelquoten aufweisen können.

Erstaunlich häufig stellten die TÜV-Sachverständigen Mängel an der Beleuchtung fest. Bereits 8,3 Prozent der dreijährigen Fahrzeuge fiel wegen defekter Beleuchtungsanlage bei der Hauptuntersuchung auf. Bei den Fünfjährigen waren es 14,2 Prozent, bei den elfjährigen Fahrzeugen 30,3 Prozent, also fast ein Drittel. Ein Großteil der Beleuchtungsmängel, z.B. ein ausgefallener Scheinwerfer, ist für den Autofahrer leicht

erkennbar und muss auch sofort behoben werden. In den meisten Fällen wird er durch eine Warnlampe sogar darauf hingewiesen. Deshalb sind für uns derart viele Beleuchtungsmängel absolut nicht nachvollziehbar. Eine Warnlampe im Cockpit reicht anscheinend nicht aus, um Autofahrer zu einem dringend erforderlichen Werkstattbesuch zu bewegen.

Darüber hinaus beanstandete der TÜV besonders häufig: erhebliche Mängel an der Fußbremse, an Bremsleitungen und Schläuchen, an der Auspuffanlage und an den Achsen.

Nun zu den Ergebnissen einzelner Modelle.

Wie bereits in den vergangenen Jahren teilen sich deutsche und japanische Hersteller die Spitzenplätze der einzelnen Altersgruppen.



Mängelzwerge und Mängelriesen

	Mängelzwerge	Mängelriesen
2-3 Jahre	Toyota Prius	Kia Carnival
4-5 Jahre	Porsche Boxster/Cayman Toyota Corolla Verso	Kia Carnival
6-7 Jahre	Porsche 911	Kia Carnival
8-9 Jahre	Porsche 911	Fiat Stilo
10-11 Jahre	Porsche 911	Ford Ka

TÜV-Report 2011

Toyota ist mit dem Prius Gruppensieger in der Altersklasse der dreijährigen und mit dem Corolla Verso der fünfjährigen Fahrzeuge. Porsche ist bei den Fünfjährigen mit dem Boxster ebenfalls auf Platz 1 gelistet. In allen anderen Altersgruppen liegt der Vorjahressieger Porsche 911 vorne.

Die letzten Plätze belegen jeweils Kia Carnival, Fiat Stilo und Ford Ka.

Auch wenn es sich im TÜV-Report 2011 noch nicht manifestiert: Kia hat die jährlich dokumentierten Qualitätsprobleme beim Carnival ernst genommen und intensiv an einer Verbesserung gearbeitet. Zwischenzeitlich hat ein Modellwechsel stattgefunden, der aber aufgrund der noch zu geringen Stückzahl während des Auswertungszeitraums von Juli 2009 bis Juni 2010 statistisch noch keine Auswertung fand.

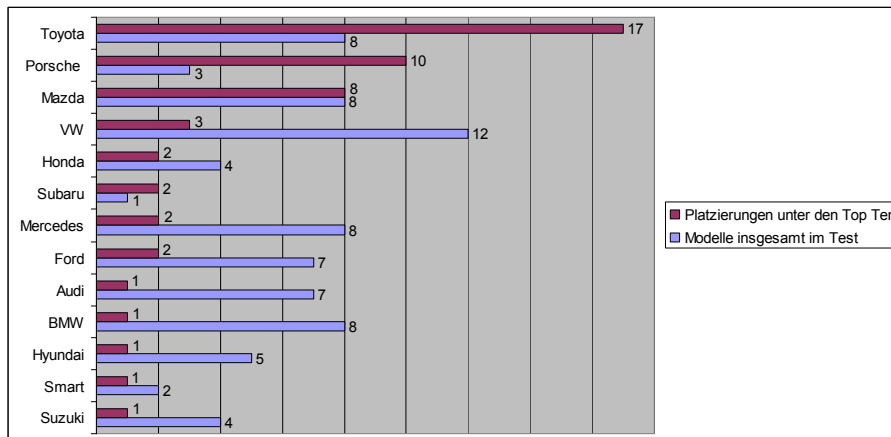


Die Top 10 der 2-3-jährigen Fahrzeuge

<i>Rang</i>	<i>Fabrikat und Typ</i>	<i>EM-Quote</i>
1	Toyota Prius	2,2
2	Porsche 911	2,3
2	Toyota Auris	2,3
2	Mazda 2	2,3
5	Smart Fortwo	2,5
6	VW Golf Plus	2,6
7	Ford Fusion	2,7
7	Suzuki SX4	2,7
9	Toyota RAV4	2,8
9	Toyota Corolla Verso	2,8

TÜV-Report 2011

Betrachtet man die Quoten der zehn besten Fahrzeuge in der jüngsten Altersgruppe, fällt auf, dass es hier ein Kopf- an Kopfkrennen gab. Zwischen dem Prius auf dem ersten Platz und dem VW Golf Plus liegen nur 0,4 Prozentpunkte.

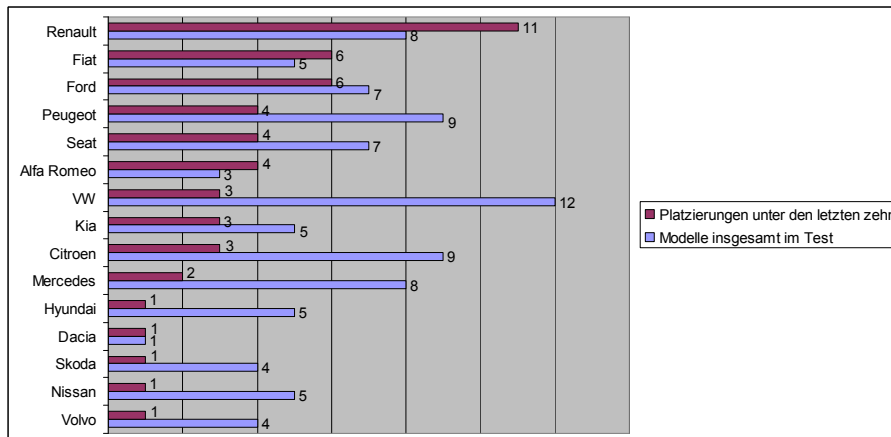


Marken, die über alle Altersklassen besonders gut abschneiden, sind:

- Toyota mit acht Modellen insgesamt 17 Mal unter den ersten Zehn
- Porsche mit drei Modellen zehn Mal
- Mazda mit acht Modellen acht Mal

Weitere deutsche Marken sind:

- VW mit drei Modellen
- Mercedes mit zwei Modellen
- Ford mit zwei Modellen
- Audi und BMW mit je einem Modell



Unter den letzten zehn sind besonders häufig vertreten:

- Renault insgesamt elf mal
- Fiat und Ford sechs mal
- Peugeot, Seat und Alfa Romeo jeweils vier mal

Blickt man auf den diesjährigen Sieger, gewinnt mit dem Toyota Prius ein Fahrzeug, das mit seinem Hybridantrieb für den Einstieg in die Elektromobilität steht. Auf dem Weg zu einer breiteren Akzeptanz moderner Antriebstechnologien ist dies ein wichtiges Signal, denn unter den Rahmenbedingungen der Hauptuntersuchung hat sich gezeigt, dass an Hybridfahrzeugen keine Abstriche bei der Sicherheit festzustellen sind.

Der Wechsel auf einen Hybrid- oder Elektroantrieb bedeutet mehr als den reinen Austausch eines Motors. Das gesamte Fahrzeug muss auf die neue Technologie abgestimmt sein. So erfordert der geringere Energievorrat leichtere Konstruktionen der Fahrzeuge. Leistungsstarke Batterien und Hochspannung im Auto müssen zu neuen Sicherheitskonzepten führen, die bei der Schulung von Servicekräften in den Werkstätten und dem Personal bei der Unfallrettung berücksichtigt werden.



Die TÜV engagieren sich intensiv im Bereich Elektromobilität. Wir kooperieren mit Herstellern, Hochschulen und Ministerien. Darüber hinaus beteiligen wir uns an innovativen Forschungsprojekten, wie z.B. zur induktiven Ladung und wirken aktiv an der Formulierung neuer Sicherheitsstandards mit.

Ich danke Ihnen