

Typische Schäden, Schwachstellen und Marktprobleme von Mercedes-Benz Sprinter[1] und Mercedes-Benz Vito[2]

Executive Summary

Im belastbaren deutschen Quellenbild wirkt der Sprinter im Alltag etwas „nutzfahrzeugfester“ als sein Ruf manchmal vermuten lässt: In der Pannenstatistik des ADAC[3] liegen jüngere Jahrgänge klar besser als viele Wettbewerber, während der TÜV-Verband[4] vor allem mit zunehmendem Alter klassische Nutzfahrzeugschäden sieht: Beleuchtung hinten, Achsaufhängung, Lenkgelenke, Ölverlust, Bremsleitungen und Feststellbremse. Der Vito zeigt sich in der dritten Generation deutlich reifer als die frühen, rostkritischen Vito-Jahrgänge; bei älteren Exemplaren steigen aber auch hier Mängel an Beleuchtung, Achsaufhängung und Bremsen klar an. Das wichtigste Muster ist daher nicht „ein großer Konstruktionsfehler“, sondern alters- und einsatzprofilabhängiger Verschleiß. [5]

Für den Markt heißt das: Beide Modelle bleiben gebraucht teuer, weil sie gewerblich stark nachgefragt sind und als Basis für Ausbau, Handwerk und Personenbeförderung gelten. Genau das erzeugt aber die typische Falle: Viele Fahrzeuge sehen am Papier ordentlich aus, sind in Wahrheit jedoch Flottenfahrzeuge mit hoher Last, vielen Fahrern und wertrelevanten Karosserie-, Innenraum- und Ladekantenschäden. Wirtschaftlich problematisch sind deshalb weniger die normalen Verschleißpunkte an sich als die Kombination aus hohem Kaufpreis, teuren Diesel-/Turbolader-/DPF-Reparaturen und dem Risiko, ein optisch „sauberes“, technisch aber hart genutztes Ex-Flottenfahrzeug zu erwischen. [6]

Schadensbild des Sprinter

Beim Sprinter zeigen die TÜV-Daten ein klares Alterungsmuster: Der Anteil erheblicher Mängel steigt von 12,5 Prozent bei ein- bis zweijährigen Fahrzeugen auf 22,4 Prozent bei fünf- bis sechsjährigen und 35,5 Prozent bei elf- bis zwölfjährigen Fahrzeugen. Auffällig werden dann vor allem Beleuchtung hinten, Lenkgelenke, Ölverlust, Feststellbremse und Bremsleitungen. Besonders die Ölverlust-Quote steigt bei sehr alten Fahrzeugen deutlich an; bei elf- bis zwölfjährigen Sprintern nennt der TÜV 19,2 Prozent für „Ölverlust Motor/Antrieb“, bei Bremsleitungen 10,5 Prozent und bei Lenkgelenken 8,7 Prozent. [7]

Die Pannenstatistik des ADAC zeichnet für neuere Jahrgänge dagegen ein relativ gutes Bild: Für 2023 zugelassene Sprinter nennt der ADAC 1,6 Pannen pro 1.000 Fahrzeuge, für 2022er 2,3 und für 2021er 4,2; ältere Baujahre liegen deutlich höher. Das spricht nicht gegen altersbedingten Verschleiß, sondern dafür, dass der aktuelle Sprinter als Plattform grundsätzlich solide ist, solange Wartung und Laufprofil passen. [8]

Belastbar dokumentierte Rückruf- und Sicherheitsfelder beim Sprinter betreffen weniger ein universelles Serienproblem als spezifische Fertigungs- und Zuliefererthemen: Bei OM654-Dieseln gab es 2022 einen Rückruf wegen möglichem Motorschaden infolge einer defekten Kurbelwelle; 2021 folgte ein Rückruf wegen möglicher Rissbildung an Anhängerkupplungen; für die Baureihe 906 gab es 2022 außerdem einen großen Airbag-Rückruf mit fehlerhaftem Gasgenerator des Fahrerairbags. Für Käufer heißt das praktisch: Rückrufhistorie und Nachweis der Abarbeitung sind beim Sprinter Pflicht, gerade bei 906 und frühen 907/910. [9]

Schadensbild des Vito

Beim Vito ist die Quellenlage etwas zweigeteilt. Historisch war die erste Vito-Generation klar rostkritisch; der TÜV beschreibt aber ausdrücklich, dass diese Qualitätsprobleme vor allem mit der zweiten Generation ausgeräumt wurden und die dritte Generation ab 2014 mit funktionalen Lösungen und stabileren Materialien deutlich besser dasteht. Im aktuellen Mängelbild nennt der TÜV als Schwächen vor allem die Beleuchtung – insbesondere hinten – sowie die Achsaufhängung bei älteren Fahrzeugen; positiv bewertet werden Bremsleitungen, Bremsschläuche, Antriebswellen und Lenkanlage. Auch die früher häufigen Ölfeuchte-Probleme an Motor und Getriebe seien zurückgegangen. [10]

Die Mängelzahlen unterstreichen das: Beim Vito nennt der TÜV für ältere Fahrzeuge steigende Werte bei Beleuchtung hinten und Achsaufhängung; in der Altersgruppe neun bis zehn Jahre liegen diese Positionen bei 8,6 Prozent beziehungsweise 7,4 Prozent, bei elf- bis zwölfjährigen Vito sogar bei 11,8 Prozent beziehungsweise 10,1 Prozent. Der Vito ist also nicht der „problemlose Premium-Transporter“, sondern altert wie ein typisches gewerbliches Nutzfahrzeug – nur insgesamt auf etwas höherem Materialniveau als frühe Vito-/Viano-Jahrgänge. [11]

Auch der ADAC bestätigt einen klaren Altersknick: Für V-Klasse/Vito nennt er 3,7 Pannen pro 1.000 Fahrzeuge im Zulassungsjahr 2023, 5,7 für 2022, aber 16,1 für 2019 und 14,1 für 2016. Als wiederkehrenden Pannenschwerpunkt nennt der ADAC das Zündschloss bei den Baujahren 2016 sowie 2018 bis 2019. Das ist kein kapitaler Motorschaden, aber ein typischer nerviger Nutzungsfehler mit hoher Relevanz im Alltag. [12]

Bei den Rückrufen ist der Vito in den jüngeren Baureihen vor allem elektrisch und kühlungsseitig auffällig dokumentiert: 2022 gab es Rückrufe wegen fehlerhafter Rückfahrkamera, Ausfall des Rückfahrlichts und möglichem Kühlmittelaustritt; hinzu kam 2022/2023 die OM654-Thematik mit möglichem Motorschaden durch eine defekte Kurbelwelle. Ältere Vito-Diesel tauchen außerdem in ADAC-Unterlagen mit offiziellen Software-/Rückrufaktionen im Diesel-Kontext auf, konkret OM622 und OM651. [13]

Marktprobleme und Kaufpraxis

Der Markt honoriert beide Modelle weiterhin mit relativ hohen Gebrauchtpreisen. Aktuelle mobile.de-Angebote zeigen, dass ein Sprinter aus 2019 mit moderater Laufleistung noch im Bereich von rund 36.000 Euro angeboten wird, während ein Vito von 2019 trotz deutlich höherer Laufleistung noch bei gut 22.000 Euro liegen kann; gleichzeitig ist das Angebot sehr

groß, was für hohe Flottenrelevanz und ständige Umläufe spricht. Für Käufer ist das ein Nachteil: Man bezahlt oft Mercedes-Niveau, bekommt aber nicht automatisch ein „Pkw-artig gepflegtes“ Fahrzeug. [14]

Hinzu kommt die Kostenstruktur typischer Diesel-Folgearbeiten. Modellübergreifend weist FairGarage darauf hin, dass beim Turboladerwechsel allein die Teilekosten häufig vierstellig werden können, eine professionelle DPF-Reinigung in der Regel ab etwa 300 Euro beginnt und das Material für ein AGR-Ventil je nach Fahrzeug grob im Bereich von 100 bis 400 Euro liegt – zuzüglich Arbeitszeit. Bei Sprinter und Vito treffen solche Arbeiten auf Fahrzeuge, deren Restwert zwar stabil ist, deren Besitzer aber oft gewerblich kalkulieren; dadurch werden wartungsärmere, belegbar instandgesetzte Fahrzeuge erheblich attraktiver als vermeintlich billige Exemplare mit offenem Wartungsstau. [15]

Für Leasing- und Flottenfahrzeuge ist nicht nur die Technik entscheidend. Der DEKRA-Schadenkatalog für Transporter macht klar, dass Roststellen, starke Dellen, nicht auspolierbare Kratzer, Ladekantenschäden, Risse an Verglasung und Leuchten sowie Schäden an Innenraum, Klima und Technik gerade bei Kastenwagen direkt wertrelevant sind. Daraus folgt als belastbare Kaufregel: Bei Sprinter und Vito ist der Unterboden- und Aufbauzustand fast so wichtig wie der Motorlauf. Diese Schlussfolgerung ist eine direkte Ableitung aus den DEKRA-Bewertungskriterien und der großen Zahl an typischen Ex-Gewerbefahrzeugen im Markt. [16]

Einordnung

Unterm Strich ist der Sprinter in den belastbaren Quellen das robustere schwere Arbeitsgerät, aber mit klaren Spätlasten bei Bremsen, Licht, Fahrwerk und Ölverlust. Der Vito ist in der neueren Generation deutlich besser als sein alter Rost-Ruf, hat aber ebenfalls ein sauberes Altersprofil: hinten Licht, Achsaufhängung, Bremsen und einzelne Elektrik-/Kühlungsrückrufe. Wer gebraucht kauft, sollte daher weniger nach „dem besten Motor“ suchen als nach lückenloser Wartung, sauber dokumentierter Rückrufbearbeitung, unbelasteter Karosserie und plausibler Nutzungshistorie. Genau dort trennt sich bei beiden Mercedes-Transportern der gute Kauf vom teuren Problemfall. [17]

Quellen

- https://www.tuev-verband.de/fileadmin/user_upload/Content_local/2025_TUEV-Report_Nutzfahrzeuge.pdf
- <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/sprinter/906-facelift/332149/>
- <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/sprinter/907-910/332897/>
- <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/sprinter/907-910/339933/>

- <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/vito/447-facelift/327388/>
- <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/vito/447-facelift/327398/>
- <https://assets.adac.de/Autodatenbank/GWInfo/gw0358-mercedes-benz-c-klasse-2014-2023-diesel-bericht.pdf>
- <https://www.suchen.mobile.de/auto/mercedes-benz-sprinter-2019.html>
- <https://www.suchen.mobile.de/auto/mercedes-benz-vito-2019.html>
- <https://www.suchen.mobile.de/auto/mercedes-benz-sprinter.html>
- <https://www.suchen.mobile.de/auto/mercedes-benz-vito.html>
- <https://www.fairgarage.com/de-de/turbolader-wechseln>
- <https://www.fairgarage.com/de-de/dieselpartikelfilter-verstopft>
- <https://www.fairgarage.com/de-de/agr-ventil-kosten>
- <https://www.stellantis-financial-services.de/PDFs/DEKRA-Schadenkatalog-Transporter.pdf>

[1] [12] Mercedes-Benz Vito Tourer lang 114 CDI Edition 9G- ...

https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/vito/447-facelift/327388/?utm_source=chatgpt.com

[2] [3] [5] [7] [10] [11] [17] tuev-verband.de

https://www.tuev-verband.de/fileadmin/user_upload/Content_local/2025_TUEV-Report_Nutzfahrzeuge.pdf

[4] [6] [14] 278 gebrauchte Mercedes-Benz Sprinter aus dem Jahr 2019

https://suchen.mobile.de/auto/mercedes-benz-sprinter-2019.html?utm_source=chatgpt.com

[8] Mercedes-Benz Sprinter Kastenwagen kurz 3,5t 314 CDI ...

https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/sprinter/906-facelift/332149/?utm_source=chatgpt.com

[9] Mercedes-Benz Sprinter Kastenwagen Standard Hochdach 3,88t 417 CDI Select 9G-TRONIC (Hinterradantrieb) (ab 02/24): Technische Daten, Bilder, Preise | ADAC

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/sprinter/907-910/332897/>

[13] Mercedes-Benz Vito Tourer kompakt 114 CDI Pro ... - ADAC

https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/mercedes-benz/vito/447-facelift/327427/?utm_source=chatgpt.com

[15] Turbolader wechseln » Kosten & Werkstatt-Termine

https://www.fairgarage.com/de-de/turbolader-wechseln?utm_source=chatgpt.com

[16] <https://www.stellantis-financial-services.de/PDFs/DEKRA-Schadenkatalog-Transporter.pdf>

<https://www.stellantis-financial-services.de/PDFs/DEKRA-Schadenkatalog-Transporter.pdf>