

Renault Master, Traffic und Kangoo seit 2000

Executive Summary

Die drei Renault-Baureihen zeigen seit 2000 drei unterschiedliche Risikoprofile im Gebrauchtmittelmarkt. Der **Master** ist vor allem ein Verschleiß- und Nutzungsfall: Der aktuelle TÜV-Report für Nutzfahrzeuge sieht ihn über alle Baujahre **merklich über dem Durchschnitt** der Transporter, mit wiederkehrenden Auffälligkeiten bei **hinterer Beleuchtung, Abblendlicht, Ölverlust** und bei älteren Fahrzeugen auch **Feststellbremse und Bremsleitungen**. In der ADAC-Pannenstatistik fallen beim Master zusätzlich **Anlasser, allgemeine Fahrzeugelektrik, Starterbatterie und Zündschloss** auf. Beim **Traffic** ist die Lage technisch stärker motor- und generationsabhängig: älteren Traffic-II-Dieseln werden in europäischen Gebrauchtwagenquellen **Ketten-, Injektor- und Schaltgestängeprobleme** zugeschrieben; beim Traffic III verdichten sich offizielle und inoffizielle Hinweise auf **AGR/EGR-, DPF-, AdBlue- und gelegentliche Getriebethemen**, während der TÜV mit dem Alter vor allem **Achsaufhängung, Lenkgelenke, Beleuchtung und Ölverlust** registriert. Der **Kangoo** ist der liquideste und preislich zugänglichste Markt, fällt aber im Alter überdurchschnittlich stark ab: Nach zehn Jahren liegen die **erheblichen Mängel** laut TÜV bei rund **28 Prozent**, mit chronischen Problemen an **hinterer Beleuchtung, Lenkgelenken, Achsaufhängung, Bremsscheiben/-leitungen** und zunehmendem **Ölverlust**. ¹

Für den konkreten Kauf heißt das: **Zustand schlägt Baureihe**. Bei allen drei Modellen ist die gewerbliche Nutzung der große Risikohebel; der TÜV beschreibt Transporter und City-Vans ausdrücklich als Fahrzeuge mit oft hoher Last und hoher Laufleistung, bei denen Achsen, Beleuchtung, Bremsen und Ölverlust mit dem Alter stark zunehmen. Deshalb ist ein sauber dokumentiertes Wartungsprofil, eine belastbare Unterboden- und Bremsleitungsprüfung sowie eine Diagnosefahrt mit OBD-Scan wichtiger als ein frischer Innenraum oder eine frische HU-Plakette. ²

Im Marktbild ist der **Kangoo** am breitesten verfügbar, danach folgt der **Traffic**; der **Master** ist im Bestand kleiner, aber im Nutzfahrzeugbereich immer noch stark vertreten. Auf mobile.de wurden am 18.05.2026 rund **2.126 Kangoo, 1.964 Traffic** und **1.172 Master** geführt; die dort genannten „guten Preis“-Korridore lagen grob bei **4.316–17.096 Euro** für den Kangoo, **9.999–30.600 Euro** für den Traffic und **9.200–21.984 Euro** für den Master. Das macht den Kangoo zum einfachsten Einstieg, aber nicht automatisch zum risikoärmsten Kauf. ³

Für risikoaverse Käufer ergibt sich aus den Quellen ein klares Muster: Beim **Traffic** ist ein dokumentierter **2,0-Blue-dCi** die vernünftige Wahl als ein schlecht dokumentierter früher **1,6-dCi**, beim **Kangoo** sind einfache Benziner und junge E-Tech-Modelle für Kurzstrecken meist leichter kalkulierbar als gequälte Kurzstrecken-Dieseln, und beim **Master** sollte nur gekauft werden, wenn **Unterboden, Leitungen, Getriebe, Startverhalten und Dieselgeruch im Motorraum** unauffällig sind. Fahrzeuge mit unklarer Gewerbevergangenheit, vielen Umbauten oder grenzwertigen HU-Mängeln sind bei allen drei Baureihen Kostentreiber. ⁴

Die folgende Übersicht verdichtet die wichtigsten Risikofelder. Die Einstufungen **niedrig / mittel / hoch** sind eine Synthese aus TÜV-HU-Daten, ADAC-Pannenstatistik, offiziellen Rückrufen und ergänzenden Werkstatt-/Forensignalen. ⁵

Modell / Generation	Relevante Baujahre	Hauptprobleme	Betroffene Antriebe / Getriebe	Häufigkeit	Grobe Kostenspanne
Master II	2000–2010	Vorderachs-/Traggelenke, Kupplungshydraulik, altersbedingte Teileknappheit; öffentlich robuste motorische Muster dünner dokumentiert	2.2/2.5 dCi, überwiegend manuell	mittel	Kupplungshydraulik typ. dreistellig bis niedriger vierstelliger Bereich; sonst oft nicht spezifiziert
Master III	2010–2024	Beleuchtung hinten, Ölverlust, Anlasser/ Fahrzeugelektrik, Starterbatterie, Zündschloss; relevante Kraftstoffleitungsrückrufe	2.3 dCi, manuell; punktuell Automatisierung / später neuere Getriebe	hoch	viele Standardreparaturen 300–1.500 €; Abgas-/Kupplungs-/DPF-Themen darüber
Master IV	seit 2024	Langzeitbild noch zu jung; junge Generation mit 9-Gang-Automatik und Diesel/SCR-DPF, Langzeitmängel nicht spezifiziert	Blue dCi, Automatik und manuell; E-Tech elektrisch	niedrig bis unbekannt	nicht spezifiziert
Trafic II	2001–2014	Injektoren/Wassereintritt, Schaltgestänge, Ketten-/Nockenwellenthemen bei 2.0 dCi, altersbedingte Achs- und Bremsleitungsprobleme	1.9/2.0/2.5 dCi, 2.0 Benzin; überwiegend manuell, punktuell Quickshift	mittel bis hoch	300–1.500 € typisch, Getriebe/Kette höher
Trafic III frühe Diesel	2014–2019	AGR/EGR-Rohr-Rückruf, DPF, Anlasser, Batterie, EGR-Kühler-Lecks, Turbopfeifen; Altersanstieg bei Fahrwerk/Lenkung	vor allem 1.6 dCi / R9M, teils Bi-Turbo; manuell	hoch	AGR/DPF/Kupplung meist 300–1.500 €, Einzelfälle darüber
Trafic III späte Diesel	ab 2019	AdBlue, Batterie, hintere Beleuchtung, Achsaufhängung, Lenkgelenke, Bremsen	2.0 Blue dCi; 150/170 teils EDC	mittel	typ. 300–1.500 €, SCR/DPF höher
Kangoo I	2000–2008	Ölwanne-/Getriebe-/Wellendichtring-Lecks, Frontbremsen, frühe Rost-/Detailschwächen	Benzin und Diesel, überwiegend manuell	hoch altersbedingt	vielfach dreistellig; Gesamtrisiko eher aus Summenschäden

Modell / Generation	Relevante Baujahre	Hauptprobleme	Betroffene Antriebe / Getriebe	Häufigkeit	Grobe Kostenspanne
Kangoo II Diesel	2008–2021	Kraftstoffpumpe/ Injektoren, Batterie/ Fahrzeugelektrik, Lenk- und Achsgelenke, Stabi-Streben, Bremsscheiben, Antriebswellen	vor allem 1.5 dCi / K9K, manuell	hoch	Standardreparaturen 300–1.500 €; vier Injektoren plus HD-Pumpe im Einzelfall ~4.000 €
Kangoo II Benzin	vor allem 2013–2021	Fahrwerk/Bremsen wie Baureihe; beim 1.2 TCe zusätzliche Vorsicht wegen Ölverbrauchsberichten in der Motorfamilie	1.2 TCe, 1.6 16V; teils EDC	mittel	300–1.500 €, Motorschäden nicht spezifiziert
Kangoo III / E-Tech	seit 2021	Noch jung; offizielle Rückrufe zu Heckschwingtür-Anschlag und Beifahrersitz; EV-Batteriegesundheit prüfen	1.3 TCe, 1.5 Blue dCi, E-Tech elektrisch; TCe 130 teils EDC	niedrig bis unbekannt	Sitz-/ Karosserieaktionen meist Recall; Batterie-/ Ladethemen nicht spezifiziert

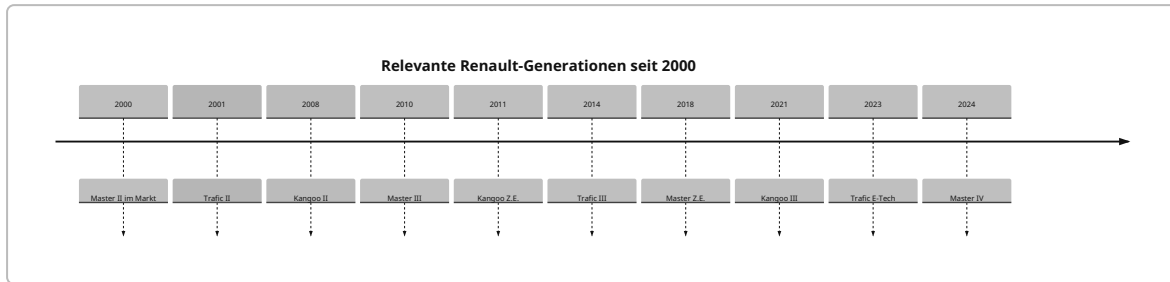
Untersuchungsrahmen und Quellenlage

Die belastbarste Datengrundlage für diese Auswertung sind **amtliche bzw. quasi-amtliche Rückrufquellen, deutsche Prüfdaten und unabhängige Pannenstatistiken**. Das KBA führt eine Rückrufdatenbank, deren Maßnahmen seit dem **01.05.2004** sukzessive erfasst werden; das KBA weist selbst darauf hin, dass die Datenbank **nicht alle Maßnahmen der Hersteller** enthält. Für sicherheitsrelevante Einzelfälle wurden deshalb zusätzlich **EU Safety Gate**-Meldungen genutzt; für Haltbarkeit und Verschleiß dominierten **ADAC**, der **TÜV-Verband** sowie ergänzend **auto motor und sport**, **AUTO BILD** und **mobile.de**. Werkstattforen wie **Motor-Talk**, **myKangoo** und **Dustercommunity** wurden nur als **ergänzende, niedrigere Evidenzschicht** verwendet, um technisch plausible, aber öffentlich nicht systematisch zugängliche Problemcluster sichtbar zu machen. Wo belastbare Daten fehlten, ist das im Bericht ausdrücklich als „**nicht spezifiziert**“ gekennzeichnet. ¹⁶

Die für den Käufer wichtigste methodische Konsequenz ist: **HU-/Pannbilder** zeigen, was im Feld wirklich auffällt; **Rückrufe** zeigen konstruktive oder sicherheitsrelevante Schwächen; **Foren** zeigen Frühwarnsignale und Reparaturrealität. Erst die Kombination aus allen drei Ebenen ergibt ein brauchbares Bild. Ein gutes Beispiel ist der Trafic III: Offizielle Rückrufe nennen ein **rissgefährdetes EGR-Rohr**, ADAC nennt **DPF- und AdBlue-Pannen**, der TÜV sieht mit dem Alter **Lenk- und Achsprobleme**, und in Werkstattforen tauchen **EGR-Kühler-Lecks, Turbopfeifen und Kettenarbeiten** auf. Isoliert betrachtet wäre jede dieser Quellen zu schmal; zusammen ergibt sich ein konsistentes Risikoprofil. ¹⁷

Die Generationenlandschaft seit 2000 lässt sich so einordnen: **Master II** lief zu Beginn des Betrachtungsfensters mit 2.2/2.5-dCi-Motoren, **Master III** startete 2010 und wurde später mehrfach überarbeitet; die **neue Master-Generation** kam 2024. Der **Trafic II** läuft seit 2001 im relevanten Zeitfenster, der **Trafic III** seit 2014; späte Trafic-Varianten wechselten von 1.6- auf 2.0-Liter-Diesel und

fürten EDC ein. Der **Kangoo I** prägt den frühen Zeitraum, **Kangoo II** kam 2008, **Kangoo III** 2021; elektrische Kangoo-Varianten gibt es seit **2011** als Z.E. und aktuell als **E-Tech Electric**. 18



Renault Master

Generationen und Antriebe

Im Untersuchungszeitraum sind beim Master drei Epochen relevant. **Master II** wurde im frühen 2000er-Zeitraum mit **2.2 dCi** und **2.5 dCi** geführt. Mit dem **Master III** stellte Renault 2010 auf einen komplett neuen Transporter um; zentrale technische Eckdaten waren die neue Plattform, die Wahl zwischen **Vorder- und Hinterradantrieb** und die 2.3-dCi-Dieselmotoren. Das Facelift von 2014 führte Leistungsstufen bis **165 PS** mit langen Wartungsintervallen ein; spätere Überarbeitungen brachten ausgereiztere 2.3-dCi-Versionen bis **180 PS**. Seit 2024 ist der **neue Master** mit **Blue dCi 105 bis 170 PS** sowie zwei Elektrovarianten im Markt; in aktuellen ADAC-Daten ist für den Blue dCi 170 eine **9-Gang-Automatik** dokumentiert. Benzinvarianten sind in den ausgewerteten öffentlichen europäischen Quellen für den Gebrauchtmärkte des Master seit 2000 praktisch **nicht spezifiziert**. 19

Typisches Schadensbild

Der Master zeigt in den aktuellen TÜV-Daten kein singuläres, sondern ein **breit streuendes Verschleißbild**. Bei Fahrzeugen im Alter **9–10 Jahre** liegen die Beanstandungen bei **hinterer Beleuchtung** bei **19,8 Prozent**, beim **Ölverlust Motor/Antrieb** bei **6,9 Prozent**, bei **Bremsleitungen** bei **3,2 Prozent** und bei der **Feststellbremse** bei **2,7 Prozent**; die Quote erheblicher Mängel liegt dort bei **24,7 Prozent**. Der TÜV selbst resümiert, dass der Master **über alle Baujahre** merklich über dem Durchschnitt aller Transporter liegt; positiv bewertet werden im Report dagegen **Auspuffanlage, Antriebswellen und Bremsleitungen** bzw. deren Haltbarkeit über weite Teile des Lebenszyklus. Das ist wichtig, weil beim Master viele Käufer intuitiv zuerst Rost fürchten, die harten Daten aber vor allem auf **Licht, Ölverlust und nutzungsbedingte Brems-/Handbrems-Themen** zeigen. 20

Einen zweiten Schwerpunkt bildet die **Pannen- und Elektrikebene**. Der ADAC nennt beim Master als wiederkehrende Pannursachen **Anlasser** (2019), **allgemeine Fahrzeugelektrik** (2019–2020), **Starterbatterie** (2019–2023) und **Zündschloss** (2020). Die Pannen pro 1.000 Fahrzeuge lagen dabei für die Zulassungsjahre **2020 und 2021** mit **35,4** bzw. **27,8** besonders hoch. Der Master ist damit kein Fahrzeug, das im Feld primär durch exotische Elektronikprobleme auffällt; typisch sind vielmehr **handfeste Start- und Versorgungsprobleme**, die sich im Alltag als „Anlasser/Batterie/Zündlogik“ zeigen. 21

Bei den sicherheitsrelevanten Herstellerschwächen stechen zwei Themen heraus. Offiziell dokumentiert sind beim **Master III** Rückrufe wegen **durchgescheuerter Kraftstoffleitungen**: In ADAC-Daten wurden 2021 Fahrzeuge aus **01/2018–04/2019** wegen am Ventildeckel scheuernder Kraftstoffzufuhrleitungen zurückgerufen; 2024 folgte ein weiterer Rückruf, weil die Dieselleitung zu nah am Kabelbaum geführt war und dadurch durchscheuern konnte. Safety Gate dokumentiert außerdem den Rückruf **ODAB** aus

2020 wegen eines falsch positionierten Massekabels in der **Anhängerkupplung**, das zum Ausfall der Anhängerbeleuchtung führen konnte. Diese Rückrufe sind konstruktiv bedeutsam, weil sie zeigen, dass beim Master nicht nur der klassische Verschleiß, sondern auch **Leitungsführung und Anbauqualität** kritisch sein können. ²²

Bei älteren und hoch gelaufenen Fahrzeugen verdichten Werkstatt- und Forensignale das Bild um **Getriebe- und Kupplungshydraulikthemen**. Ein aktueller Motor-Talk-Thread zum **Master III mit PF6-Getriebe** beschreibt Schleifgeräusche in **5. und 6. Gang**; ein weiterer Thread nennt beim **Master II** einen defekten **Nehmerzylinder** als „bekanntes Problem“ der Kupplungshydraulik. Zusätzlich berichtet ein Camper-Thread für den älteren Master II von Schwächen an **Trag- bzw. Führungsgelenken** der Vorderachse und von eingeschränkter Teileverfügbarkeit jenseits von etwa zehn Jahren – das ist allerdings **anekdotisch** und nicht als systematischer Befund zu lesen. Für den Gebrauchtkäufer heißt das praktisch: Beim Master sind **Lastprobe im 5./6. Gang, Kupplungspedalgefühl**, Sichtkontrolle auf **Leckspuren** und eine saubere Prüfung von **Lenk-/Fahrwerksgelenken** Pflicht. ²³

Markt- und Konstruktionsbewertung

Analytisch ist der Master weniger ein „schlechter“ Transporter als ein **stark belastungssensibler** Transporter. Das sieht man daran, dass der ältere DEKRA-Gebrauchtwagenreport 2014 den Master sogar als **zuverlässigsten Transporter** seiner Klasse hervorhob, heutige TÜV-Daten ihn aber merklich über dem Klassenschnitt sehen. Der Widerspruch ist plausibel: Ein Großteil des Marktbestands ist heute älter, schwerer genutzt und häufig als Ausbau-, Liefer- oder Handwerkerfahrzeug unterwegs. Deshalb kippt der Master beim Gebrauchtkauf schneller von „vernünftig und günstig“ zu „teuer im Unterhalt“, wenn Pflege- und Nachweisniveau nicht stimmen. Positiv bleibt die hohe Marktpräsenz und die Nähe zu Geschwistern wie **Opel Movano** und **Nissan NV400/Interstar**, was die Beschaffung vieler Technikteile grundsätzlich erleichtert. ²⁴

Renault Trafic

Generationen und Antriebe

Für den Trafic sind seit 2000 vor allem **Trafic II** und **Trafic III** relevant. Der **Trafic II** kam 2001; die offizielle Renault-Presse dokumentiert für die damalige Generation nach der 2006er Überarbeitung **2.0 dCi** in 90 und 114 PS, **2.5 dCi FAP** bis **146 PS** sowie einen **2.0-16V-Benziner** mit **120 PS**. Bereits Mitte der 2000er tauchte beim Trafic zudem die **Quickshift**-Schaltbox in offiziellen Renault-Unterlagen auf. Der **Trafic III** startete 2014 zunächst stark über **1.6-dCi**-Motoren, wechselte ab 2019/2020 auf **2.0-Liter-Diesel**, und erhielt in der zweiten Faceliftphase **Blue dCi 150 und 170** optional mit **EDC-Doppelkupplungsgetriebe**. Renault führt inzwischen außerdem einen **Trafic E-Tech elektrisch**. ²⁵

Typisches Schadensbild

Beim **Trafic II** ist die Quellelage besonders klar bei den älteren Dieseln: Ein europäischer Used-Van-Guide von Honest John nennt **versagende Injektoren durch Wassereintritt** sowie **häufige Probleme an der Schaltbetätigung**; im selben Umfeld wird für den 2001–2014er Trafic auf **Kettenlängung** als Prüfthema hingewiesen. Das passt gut zu heutigen Werkstattberichten aus Foren, in denen festsitzende Injektoren und Kettenarbeiten an den 2.0-dCi-Motoren immer wieder auftauchen. Für den Gebrauchtkäufer älterer Trafic II heißt das: Kalter Start, Nageln, Schaltgefühl und Injektorgeruch sind keine Nebensachen, sondern Kernpunkte. ²⁶

Beim **Trafic III** ist das **Abgasrückführungssystem** ein dokumentierter Schwachpunkt. Safety Gate meldete 2016 einen offiziellen Rückruf für Fahrzeuge aus **12/2013 bis 09/2015 sowie April 2016**, weil ein **Rohr im EGR-System reißen** konnte; austretende Abgase konnten umliegende Komponenten schädigen und im Extremfall **Bremskraftunterstützung** beeinträchtigen oder zum **Absterben des Motors** führen. Das ist ein konstruktiv hoch relevanter Befund, weil er exakt in jenen Bereich zielt, der in Werkstattforen später wieder auftaucht: Ein deutscher Motor-Talk-Thread zum **1.6 dCi R9M 145 PS** dokumentiert **Ruß am AGR-Kühler, Abgasgeruch im Innenraum, Turbopfeifen** und nach dem Tausch von **AGR-Kühler und AGR-Ventil** das Verschwinden mehrerer Symptome; in demselben Thread wird außerdem ein **Steuerkettenwechsel** erwähnt. Foren sind keine Statistik, aber hier stützen sie einen bereits offiziell erkennbaren Problemkomplex. ²⁷

Der ADAC ergänzt dieses Bild um echte Felddaten. In der Pannenstatistik des Trafic nennt der ADAC **AdBlue** als Problemfeld für **2020–2021**, **Anlasser** für **2016–2019**, den **Partikelfilter** für **2017–2019** und die **Starterbatterie** für **2020–2022**. Die Pannenraten je 1.000 Fahrzeuge lagen bei den Zulassungsjahren **2019 bis 2021** spürbar erhöht. In Kombination mit der verschärften Euro-6-Partikelmessung der AU seit Juli 2023 ist das für Käufer moderner Diesel wichtig: Nicht jeder Trafic mit sauberer Motorlampe hat auch ein wirklich gesundes Abgassystem. Gerade Fahrzeuge mit Kurzstrecke, Lieferbetrieb oder viel Leerlauf verdienen eine gezielte DPF-/SCR-/AdBlue-Diagnose. ²⁸

Auf der HU-Ebene verschiebt sich das Trafic-Profil mit dem Alter deutlich Richtung **Fahrwerk, Lenkung und Beleuchtung**. Für 9–10 Jahre alte Fahrzeuge nennt der TÜV **18,1 Prozent** Beanstandungen an der **hinteren Beleuchtung**, **12,4 Prozent** an der **Achsaufhängung**, **15,7 Prozent** an den **Lenkgelenken**, **7,4 Prozent** beim **Ölverlust** und **8,6 Prozent** bei **Bremstrommeln/-scheiben**. Im redaktionellen Steckbrief heißt es, der Trafic zeige ab fünf Jahren steigende Mängel an **Bremsleitungen und Spurstangen**; in den tabellierten Werten werden besonders **Achsaufhängung, Lenkgelenke und Licht** sichtbar. Das ist aus Käufersicht fast wichtiger als die Motorfrage: Ein Trafic kann abgasseitig sauber wirken und trotzdem auf der nächsten HU mit **Lenkungs- und Achsarbeit** Geld verschlingen. ²⁹

Ein zusätzlicher Hinweis stammt aus der Gebrauchtwagen-Alternativen-Recherche von AUTO BILD: Dort wird beim Trafic III speziell der **1,6-Liter-Diesel** als besonders prüfpflichtig beschrieben, mit Verweis auf **Leckagen** und einen Rückruf wegen einer zu fragil ausgeführten **AGR-Leitung**; zusätzlich werden **Getriebeprobleme** von kaltschweren Schaltungen bis zu Lager-/Revisionschäden beschrieben. Das ist keine amtliche Statistik, aber als marktrelevantes Warnsignal für die frühe 1.6-dCi-Phase gut anschlussfähig an die offiziellen und ADAC-Daten. ³⁰

Markt- und Konstruktionsbewertung

Im Gebrauchtmrkt ist der Trafic meist der **interessanteste Kompromiss** aus Anschaffungspreis, Raumangebot und Teilezugänglichkeit. mobile.de listete im Mai 2026 rund **1.964 Fahrzeuge** mit einem „guten Preis“-Korridor von etwa **9.999 bis 30.600 Euro**. Dazu kommt, dass der Trafic über Jahre technisch eng mit **Opel Vivaro, Nissan Primastar/NV300** und zeitweise **Fiat Talento** verwandt war. Diese Plattformnähe spricht in der Praxis eher **für** als gegen den Trafic, weil viele Technikteile, Diagnoseerfahrungen und Gebrauchtteile breit verfügbar sind. Die eigentliche Kaufentscheidung sollte sich deshalb weniger an der Marke als an der Frage orientieren, **welcher Motor, welches Einsatzprofil und welcher Wartungsnachweis** vorliegen. ³¹

Renault Kangoo

Generationen und Antriebe

Beim Kangoo sind seit 2000 drei Generationen relevant. Der **Kangoo I** prägt den frühen Zeitraum; der **Kangoo II** startete 2008 und erhielt 2013 ein Facelift; der **Kangoo III** kam 2021. Offizielle Renault-Quellen nennen für den Kangoo II bei den konventionellen Antrieben vor allem **1.5 dCi 75/90/110** sowie **1.2 TCe 115**; parallel lief der elektrische **Kangoo Z.E.** seit **2011**. Für den aktuellen Kangoo sind ein **1.3-Liter-Benziner**, **1.5 Blue dCi** sowie der **Kangoo E-Tech Electric** mit **45-kWh-Batterie** dokumentiert; im ADAC-Modellbestand ist zudem der **TCe 130 EDC** nachweisbar. Damit ist der Kangoo im Dreiervergleich die Baureihe mit der breitesten echten Antriebsstreuung – vom einfachen Saugbenziner bis zum Elektrotransporter. ³²

Typisches Schadensbild

Beim **Kangoo I** sind die Schwächen altbekannt und ungewöhnlich konsistent dokumentiert. AUTO BILD nannte bereits früh **leckende Dichtungen an der Ölwanne**, **verschlissene Wellendichtringe an den Antriebswellen**, **Ölverlust am Getriebe** sowie eine reparaturanfällige **Bremsanlage** mit wenig haltbaren **Vorderachs-Klötzen und -Scheiben**. In einem anderen gebrauchten Kangoo-Test derselben Redaktion wird zusätzlich betont, dass Detailschwächen den Wagen schon nach gut drei Jahren wenig solide aussehen ließen. Für frühe Fahrzeuge bedeutet das: Das Hauptproblem ist selten ein einzelner Totalschaden, sondern die Summe aus Lecks, kleinen Undichtigkeiten, Bremsverschleiß und alterungsbedingten Detailmängeln. ³³

Der **Kangoo II** ist technisch moderner, aber kein satter Haltbarkeitssprung. Der TÜV-Report 2025 zeigt für 9–10 Jahre alte Kangoo **22,9 Prozent** Mängel an der **hinteren Beleuchtung**, **7,0 Prozent** an den **Lenkgelenken**, **6,5 Prozent** an der **Achsaufhängung**, **6,1 Prozent** an den **Bremsleitungen**, **6,2 Prozent** an **Bremstrommeln/-scheiben** sowie **5,2 Prozent** beim Bereich **Motormanagement/AU**. Die **erheblichen Mängel** liegen in diesem Alter bei **28,4 Prozent**. Damit ist der Kangoo im Alter der auffälligste Kandidat der drei untersuchten Renault-Baureihen. Der TÜV formuliert es noch klarer: Der Kangoo startet solide, fällt aber ab fünf Jahren stark zurück. ³⁴

Der AMS-Gebrauchtwagencheck ergänzt diese Statistik sehr gut um die Werkstattperspektive: Beim Kangoo werden dort **knackende Lenkung** als Hinweis auf ausgeschlagene **Kugelgelenke**, **gebrochene Federn**, eingelaufene **Bremsscheiben** sowie teure **Antriebswellen** genannt; außerdem gelten **Spurstangengelenke** und **Stabi-Streben** als mögliche Schwachstellen. Besonders bemerkenswert ist der Hinweis der Redaktion, dass **90-PS-Dieselsonversionen** auf dem damaligen Gebrauchtwagenmarkt „zum aktuellen Zeitpunkt leider nicht empfehlenswert“ seien. Das ist keine amtliche Einstufung, aber eine klare redaktionelle Warnung gegen genau jene Motorisierung, die im Markt sehr häufig auftaucht. ³⁵

Beim **Diesel-Kangoo**, also vor allem dem **1.5 dCi / K9K**, verdichten sich die Hinweise auf **Kraftstoff- und Einspritzungsthemen**. Der ADAC nennt beim Kangoo als Pannursachen **allgemeine Fahrzeugelektrik** (2016), **Kraftstoffpumpe** (2016–2018) und **Starterbatterie** (2018, 2020). Ergänzend zeigen deutschsprachige Foren reale Schadensbilder: In einem Motor-Talk-Thread werden defekte **K9K-Injektoren** beschrieben, die zu starkem Ruckeln, Leistungsabfall und Warnlampenkaskaden führen; im myKangoo-Forum wird für einen 2004er 1.5 dCi ein Schadenbild aus **allen vier Injektoren plus Hochdruckpumpe** mit einer Werkstattschätzung von rund **4.000 Euro** geschildert. Solche Forenfälle sind nicht repräsentativ, aber sie illustrieren das Kostenpotenzial sehr plastisch. ³⁶

Bei den **Benzinern** ist der wichtigste Prüffall nicht der einfache 1.6-16V-Saugmotor, sondern der **1.2 TCe**. In deutschsprachigen Renault-/Dacia-Communities wird für den 1.2-TCe-Motor wiederholt **erhöhter Ölverbrauch** diskutiert; in einem Dustercommunity-Thread werden betroffene Fahrzeuge ausdrücklich u. a. aus dem Renault-Umfeld mit **Kangoo** genannt, inklusive Verweisen auf Softwaremaßnahmen und veränderten Ansaugrohrdruck. Das ist keine offizielle Rückrufage und keine saubere Kangoo-Statistik, aber als **Motorfamilien-Risikosignal** relevant. Für den Gebrauchtwagenkauf bedeutet das: Ein Kangoo II mit 1.2 TCe ist kein Ausschlusskriterium, verlangt aber **Ölstandsprotokolle, Kompressions-/Endoskopie-Logik und absolut ehrliche Verkäuferangaben**. In den ausgewerteten Quellen wirkt der **1.6 16V** einfacher und unauffälliger, auch wenn die Baureihen-Fahrwerksthemen natürlich bleiben. ³⁷

Der **Kangoo III** ist konstruktiv die reifste Baureihe, aber öffentlich noch zu jung für ein volles Langzeit-Schadensbild. Offiziell dokumentiert sind beim ADAC zwei relevante Rückrufe: **Oktober 2023** ein problematisches **Sitzgestell des Beifahrersitzes** und **September 2025** die erhöhte Verletzungsgefahr durch hervorstehende **Anschlagteile der hinteren Schwingtüren**. Für den **Kangoo E-Tech Electric** existiert in den ausgewerteten Quellen keine belastbare modelltypische Defektstatistik; deshalb sollte bei gebrauchten E-Kangoo zwingend ein **Batteriegesundheitsnachweis** – etwa per DEKRA-Batterietest – verlangt werden. Bei Elektroversionen entfallen zwar die klassischen Dieseldiagnosethemen wie **AGR, DPF und Injektoren**, dafür verschiebt sich die Prüfung auf **SoH, Ladefunktion, 12-V-Batterie und Ladehistorie**; konkrete Ausfallhäufungen sind öffentlich **nicht spezifiziert**. ³⁸

Gebrauchtmarkt, TCO und Kaufcheck

HU- und Pannenbild im Vergleich

Die folgende Tabelle verdichtet die modellbezogenen TÜV-Auffälligkeiten im Alter **9–10 Jahre**. Gerade diese Altersklasse ist kaufpraktisch relevant, weil hier viele bezahlbare Handwerker- und Familienfahrzeuge liegen. Auffällig ist: **hintere Beleuchtung** bleibt bei allen drei Renaults ein Dauerthema; **Trafic** ist im Alter besonders lenkungs- und achsauffällig, **Kangoo** insgesamt am schwächsten, **Master** vor allem licht- und ölverlustanfällig. ³⁹

Modell	Erhebliche Mängel	Hintere Beleuchtung	Ölverlust Motor/Antrieb	Achsaufhängung	Lenkgelenke	Bremsleitungen	Bremstroms
Kangoo	28,4 %	22,9 %	3,7 %	6,5 %	7,0 %	6,1 %	
Trafic	24,7 %	18,1 %	7,4 %	12,4 %	15,7 %	2,7 %	
Master	24,7 %	19,8 %	6,9 %	3,0 %	1,2 %	3,2 %	

Bei den jüngeren, pannenstatistisch erfassten Baujahren zeichnet der ADAC ein anderes Bild: Der **Master** fällt stärker bei **Start-/Elektrikthemen** auf, der **Trafic** bei **AdBlue, DPF, Anlasser und Batterie**, der **Kangoo** bei **Fahrzeugelektrik, Kraftstoffpumpe und Batterie**. Die Pannenwerte 2023 sehen zunächst moderat aus – **10,2** beim Master, **4,8** beim Trafic und **5,4** beim Kangoo je 1.000 Fahrzeuge –, doch die Problemursachen zeigen, worauf man im Diagnoseprotokoll achten muss. ⁴⁰

Modell	ADAC-Pannenursachen	Auffällige Zulassungsjahre
Master	Anlasser, Fahrzeugelektrik allgemein, Starterbatterie, Zündschloss	vor allem 2019–2021
Trafic	AdBlue, Anlasser, Partikelfilter, Starterbatterie	vor allem 2016–2022
Kangoo	Fahrzeugelektrik allgemein, Kraftstoffpumpe, Starterbatterie	vor allem 2016–2020

Typische Reparaturkosten

Die belastbarsten öffentlich zugänglichen deutschen Kostenquellen liefern eher **arbeitsartenbezogene Marktspannen** als modellreine Renault-Sätze. Für Nutzfahrzeuge liegen reale Rechnungen oft eher in der **oberen Hälfte** dieser Spannen, weil Zugänglichkeit, Ausbaupvarianten und Mehrarbeit höher sind. Die folgende Tabelle ist deshalb bewusst als **Orientierungswert für Deutschland** zu lesen – nicht als Festpreisversprechen. ⁴¹

Reparatur	Grobe Marktspanne	Einordnung
Zahnriemenwechsel	ca. 450 €	Im AMS-Kangoo-Check als relevante Pflichtarbeit genannt. ³⁵
AGR-Ventil	ca. 300–700 €	Teile ab ca. 100–400 €, je nach Fahrzeug deutlich arbeitsabhängig. ⁴²
AGR-Kühler	ab ca. 500 € bis deutlich über 1.000 €	Neuteil ab etwa 190 €, Wechsel oft ab ca. 3 Stunden Arbeit. ⁴³
DPF-Reinigung	ab ca. 300 €	Sinnvoll nur bei sonst intaktem System. ⁴⁴
DPF-Wechsel	ab ca. 1.800 €, in Einzelfällen über 4.000 €	Neuteil-/Austauschteilpreise streuen stark. ⁴⁵
Injektor / Einspritzdüse	meist ab 100 € pro Injektor plus Arbeit / Anlernen	Diesel-Common-Rail-Injektoren liegen deutlich über Saugrohrventilen. ⁴⁶
Kupplung	grob 650–1.500 €	Bei Vans wegen Mehrarbeit tendenziell eher teuer. ⁴⁷
Turbolader	Instandsetzung oft 200–600 € plus Aus-/Einbau	Kompletter Austausch liegt typischerweise darüber; modellgenaue Renault-Spanne öffentlich nicht sauber spezifiziert. ⁴⁸
Motorsteuergerät	grob 600–1.500 €	Besonders relevant bei Elektro-/Elektrikfehlerdiagnosen und Abgaslogik. ⁴⁹
Vier Injektoren plus Hochdruckpumpe	Einzelfall um 4.000 €	dokumentierter Kangoo-Forenfall, nicht repräsentativ, aber realistisch als Worst Case. ⁵⁰

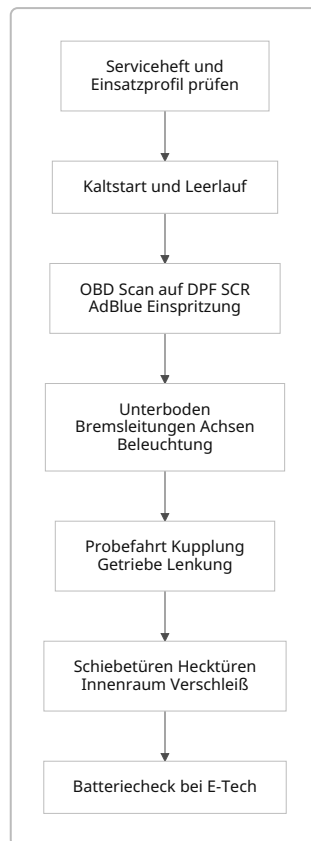
Gebrauchtmarkt, Ersatzteile und TCO

Aus Marktsicht ist der Kangoo der **liquideste** Kauf: viel Angebot, niedrige Einstiegspreise, viele private Verkäufer und viele barrierefrei umgebaute Fahrzeuge. Der Trafic ist im Bestand ähnlich verbreitet, aber deutlich stärker von **gewerblicher Vorgeschichte** geprägt; der Master ist am ehesten ein klassischer **Arbeitsgeräte-Kauf**, bei dem Laufleistung und Lastprofil den Preis stärker verzerren als das Baujahr. Die mobile.de-Daten zeigen genau das: Beim Kangoo beginnt der Markt schon deutlich unter 5.000 Euro, beim Trafic und Master liegen die „guten Preis“-Bänder höher. Das spricht zwar für niedrige Eintrittskosten beim Kangoo, aber nicht automatisch für niedrigere Gesamtkosten – gerade weil der TÜV den Kangoo im Alter schwach sieht. ⁵¹

Bei den **Ersatzteilen** ist die Lage insgesamt besser als oft vermutet. Der Trafic teilt große Teile seiner Technikgeschichte mit **Opel/Vauxhall Vivaro, Nissan Primastar/NV300** und zeitweise **Fiat Talento**; der Master lief über Jahre in enger technischer Nähe zu **Opel Movano** und **Nissan NV400/Interstar**; der Kangoo ist eng verwandt mit **Mercedes-Benz Citan** und im aktuellen Umfeld auch mit den Allianzgeschwistern. Für mechanische Teile und Standardverschleiß ist die Beschaffung deshalb meist gut. Kritischer werden eher **karosseriespezifische, innenraumspezifische** oder **EV-spezifische** Teile bei alten oder seltenen Varianten; für den alten Master II wird in einem Forenbeitrag eine erschwerte Teilelage jenseits von etwa zehn Jahren erwähnt, was aber nur anekdotisch belegt ist. ⁵²

TCO-seitig sind moderne Diesel zusätzlich durch die seit **01.07.2023** verschärfte **Partikelmessung bei der AU** unter Druck. Die allgemeine Euro-6-Durchfallquote stieg laut auto motor und sport auf Basis von Prüfororganisationsdaten deutlich an; problematisch seien vor allem **Partikelfilter**. Für Master, Trafic und Kangoo heißt das im Klartext: Ein Fahrzeug, das viel Kurzstrecke, Stop-and-go, Lieferverkehr oder lange Leerlaufzeiten gesehen hat, muss abgasseitig viel kritischer betrachtet werden als früher. Besonders beim Trafic und Master mit ADAC-Historie zu **DPF/AdBlue/SCR** ist das ein echter Gebrauchtmartkfilter. ⁵³

Die kaufpraktische Prüfsequenz sieht daher so aus: erst **Papiere und Historie**, dann **Kaltstart**, dann **OBD-/Abgasprüfung**, dann **Fahrwerk/Leitungen/Beleuchtung**, dann **Getriebe/Kupplung** und zuletzt **Karosserie/Innenraum/Schiebetüren**. Genau in dieser Reihenfolge sitzen bei den drei Renaults die teuren Risiken. ⁵⁴



Für den eigentlichen Gebrauchtkauf ist diese Checkliste die sinnvollste Verdichtung der Quellen:

- **Servicehistorie nie nur nach Intervall, sondern nach Nutzungsart lesen.** Lange offizielle Intervalle – etwa **40.000 km** beim Master oder je nach Traffic-Version **30.000/40.000 km** – sind im harten Liefer- oder Kurzstreckenbetrieb kein Qualitätsbeweis. ⁵⁵
- **Kaltstart beobachten:** unrunder Lauf, Nageln, Dieselgeruch, weißer oder schwarzer Rauch und verzögerte Gasannahme sind bei allen drei Renaults ernst zu nehmen; beim Traffic III besonders im AGR-/Turbo-Umfeld, beim Kangoo-Diesel im Einspritzumfeld. ⁵⁶
- **DPF-/SCR-/AdBlue-Diagnose verlangen,** nicht nur Fehlerspeicher auslesen. Vor allem Traffic und Master haben hier belegte Pannenhistorie. ⁵⁷
- **Lenkung und Vorderachse auf Spiel prüfen.** Beim Traffic sind Achsaufhängung und Lenkgelenke im Alter besonders auffällig; beim Kangoo sind Kugelgelenke, Spurstangen und Stabi-Streben typische Baustellen. ⁵⁸
- **Beleuchtung hinten und Massepunkte gründlich prüfen.** Alle drei Baureihen fallen hier in der HU überdurchschnittlich auf; beim Master gab es zusätzlich einen offiziellen Rückruf zur Anhängerbeleuchtung. ⁵⁹
- **Getriebe und Kupplung unter Last fahren.** Beim Traffic und Master sind manuelle Getriebe ein echter Prüfpunkt; beim Master auf Geräusche in **5./6. Gang**, beim Traffic auf kalte Schaltbarkeit und Rupfen achten. ⁶⁰
- **Schiebetüren, Hecktüren und Türanschläge nicht vergessen.** Beim Kangoo III sind die Anschlagteile der Heckschwingtüren sogar offiziell rückrufrelevant; beim Kangoo allgemein sollten Schienen und Türlauf sauber funktionieren. ⁶¹
- **Beim E-Tech immer einen Batterietest oder SoH-Nachweis verlangen.** Für Kangoo E-Tech und die elektrischen Master-/Traffic-Varianten ist die öffentliche Langzeitfehlerlage noch zu dünn; die Batterie ist deshalb der zentrale Kaufgegenstand. ⁶²

Priorisierte Quellen

Die folgende Quellenliste ist nach Relevanz und Belastbarkeit priorisiert; sie deckt die im Bericht verwendeten Primär- und Sekundärquellen ab.

Offizielle und amtliche Quellen

Renault-/Sicherheits-Primärquellen: **EU Safety Gate** zu Rückrufen des Trafic III wegen **rissgefährdetem EGR-Rohr**, des Master III wegen **scheuernder Kraftstoffleitung** und weiterer offizieller Rückrufe zu Master/Kangoo. ⁶³

KBA Rückrufdatenbank als formale deutsche Rückrufgrundlage; das KBA weist darauf hin, dass die Datenbank Maßnahmen seit **01.05.2004** sukzessive führt und **nicht alle Herstellermaßnahmen** enthält. ⁶⁴

Renault Deutschland Presse-Service und offizielle Renault-Seiten zu Generationen, Motoren und Antrieben von Master, Trafic und Kangoo, inklusive Elektrovarianten. Besonders wichtig waren die Presseunterlagen zum **Master 2010/2014/2024**, zum **Trafic 2014/2019/2021** und zum **Kangoo II/Z.E./E-Tech**. ⁶⁵

Unabhängige deutsche Hauptquellen

TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2025 des TÜV-Verbands / VerkehrsRundschau für modellbezogene HU-Werte zu **Renault Kangoo, Trafic und Master**. Diese Quelle ist die tragende Basis für Fahrwerks-, Beleuchtungs-, Brems- und Ölverlustaussagen. ⁶⁶

ADAC Autokatalog zu **Rückrufen, Mängeln und Pannenstatistik** der einzelnen Renault-Modelle; besonders relevant waren die Modellseiten von **Master III/IV, Trafic III** und **Kangoo III**. ⁶⁷

auto motor und sport: Gebrauchtwagencheck **Renault Kangoo II**, modellbezogene Zusammenfassungen des TÜV-Nutzfahrzeug-Reports zu **Kangoo, Trafic** und **Master** sowie die Einordnung der verschärften **Euro-6-AU/Partikelmessung**. ⁶⁸

AUTO BILD: ältere Gebrauchtwagen-Checks zum **Kangoo I** und aktuelle Markteinordnungen zum **Trafic III**, insbesondere zur frühen 1.6-dCi-Phase. ⁶⁹

mobile.de: aktuelle Marktliquidität und Preisbänder für **Kangoo, Trafic** und **Master** im deutschen Gebrauchtwagenmarkt. ³

Kosten- und Werkstattquellen

FairGarage für deutsche Werkstatt-Marktspannen zu **AGR-Ventil, AGR-Kühler, DPF, Kupplung** und **Injektoren**; ergänzend **mobile.de-Magazin** für Turbolader- und Steuergeräte-Kostenrahmen. ⁴¹

DEKRA als Referenz für den **Batterietest** gebrauchter Elektrofahrzeuge. ⁷⁰

Ergänzende Werkstatt- und Besitzerquellen

Motor-Talk und **myKangoo** für konkrete Schadensbilder aus der Praxis: **Trafic III AGR-Kühler/EGR/Turbo/Steuerkette, K9K-Injektorprobleme, Kangoo-Hochdruckpumpe/Injektoren, Master-PF6-Getriebe** und **Kupplungshydraulik**. Diese Quellen wurden bewusst nur ergänzend verwendet. ⁷¹

Dustercommunity als ergänzende Community-Quelle für den **1.2-TCe-Ölverbrauch** in der Renault/Dacia-Motorfamilie, mit Relevanz für benzinergetriebene Kangoo-II-Fahrzeuge. ⁷²

¹ ⁵ ⁷ ¹³ ²⁰ ²⁹ ³² ³⁴ ³⁹ ⁵² ⁵⁴ ⁵⁸ ⁵⁹ ⁶⁶ https://www.tuev-verband.de/fileadmin/user_upload/Content_local/2025_TUEV-Report_Nutzfahrzeuge.pdf

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

² <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/sprinter-crafter-transit-und-co-typische-tuev-maengel-dieser-11-transporter/>

<https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/sprinter-crafter-transit-und-co-typische-tuev-maengel-dieser-11-transporter/>

³ ⁵¹ <https://suchen.mobile.de/auto/renault-kangoo.html>

<https://suchen.mobile.de/auto/renault-kangoo.html>

⁴ ¹⁰ ¹⁷ ²⁷ ⁶³ <https://ec.europa.eu/safety-gate-alerts/api/download/notification/detail/pdf/234474/en>

<https://ec.europa.eu/safety-gate-alerts/api/download/notification/detail/pdf/234474/en>

⁶ ¹⁸ ¹⁹ ⁶⁵ <https://presse.renault.de/85/>

<https://presse.renault.de/85/>

⁸ <https://presse.renault.de/der-neue-renault-master-der-multi-energie-aerovan-der-nachsten-generation/>

<https://presse.renault.de/der-neue-renault-master-der-multi-energie-aerovan-der-nachsten-generation/>

⁹ ²⁶ <https://vans.honestjohn.co.uk/renault/trafic/2001/>

<https://vans.honestjohn.co.uk/renault/trafic/2001/>

¹¹ <https://presse.renault.de/renault-trafic-mit-neuer-optik-und-neuen-motoren/>

<https://presse.renault.de/renault-trafic-mit-neuer-optik-und-neuen-motoren/>

¹² ⁶⁹ <https://www.autobild.de/artikel/renault-kangoo-ab-1998--36971.html>

<https://www.autobild.de/artikel/renault-kangoo-ab-1998--36971.html>

¹⁴ ³⁵ ⁶⁸ <https://www.auto-motor-und-sport.de/van/gebrauchtwagen/renault-kangoo-gebrauchtwagen-check/>

<https://www.auto-motor-und-sport.de/van/gebrauchtwagen/renault-kangoo-gebrauchtwagen-check/>

¹⁵ ³⁶ ³⁸ ⁶¹ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/renault/kangoo/iii/324669/>

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/renault/kangoo/iii/324669/>

¹⁶ ⁶⁴ **Marktüberwachung - Rückrufdatenbank**

https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Rueckrufe/Rueckrufdatenbank/rueckrufdatenbank_inhalt.html?utm_source=chatgpt.com

²¹ ²² ⁴⁰ ⁶⁷ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/renault/master/iii-facelift/349237/>

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/renault/master/iii-facelift/349237/>

²³ ⁶⁰ <https://www.motor-talk.de/forum/renault-master-3-getriebegeraech-einschaetzung-erbeten-t8006304.html>

<https://www.motor-talk.de/forum/renault-master-3-getriebegeraech-einschaetzung-erbeten-t8006304.html>

- 24 DEKRA Gebrauchtwagenreport 2014 - AUTO BILD
https://www.autobild.de/artikel/dekra-gebrauchtwagenreport-2014-4581250.html?utm_source=chatgpt.com
- 25 <https://presse.renault.de/hoher-nutzen-zum-gunstigen-tarif/>
<https://presse.renault.de/hoher-nutzen-zum-gunstigen-tarif/>
- 28 57 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/renault/trafic/iii/249892/>
<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/marken-modelle/renault/trafic/iii/249892/>
- 30 VW T6 gebraucht: Das sind die Alternativen zum Bulli
https://www.autobild.de/artikel/vw-t6-5-gebrauchtwagen-alternativen-23139483.html?utm_source=chatgpt.com
- 31 <https://suchen.mobile.de/auto/renault-trafic.html>
<https://suchen.mobile.de/auto/renault-trafic.html>
- 33 <https://www.autobild.de/artikel/renault-kangoo-ab-1998--49710.html>
<https://www.autobild.de/artikel/renault-kangoo-ab-1998--49710.html>
- 37 72 <https://www.dustercommunity.de/technik/%28phase-2%29-olverbrauch-1-2-tce-zwischen-den-inspektionen-frage-eine-freundes-aus-/120/>
<https://www.dustercommunity.de/technik/%28phase-2%29-olverbrauch-1-2-tce-zwischen-den-inspektionen-frage-eine-freundes-aus-/120/>
- 41 42 <https://www.fairgarage.com/de-de/agr-ventil-kosten>
<https://www.fairgarage.com/de-de/agr-ventil-kosten>
- 43 <https://www.fairgarage.com/de-de/agr-kuehler-tauschen-kosten>
<https://www.fairgarage.com/de-de/agr-kuehler-tauschen-kosten>
- 44 <https://www.fairgarage.com/de-de/dieselpartikelfilter-verstopft>
<https://www.fairgarage.com/de-de/dieselpartikelfilter-verstopft>
- 45 <https://www.fairgarage.com/de-de/partikelfilter-wechseln-kosten>
<https://www.fairgarage.com/de-de/partikelfilter-wechseln-kosten>
- 46 <https://www.fairgarage.com/de-de/einspritzduese-reparatur>
<https://www.fairgarage.com/de-de/einspritzduese-reparatur>
- 47 <https://www.fairgarage.com/de-de/kupplung-wechseln-kosten>
<https://www.fairgarage.com/de-de/kupplung-wechseln-kosten>
- 48 https://www.mobile.de/magazin/artikel/defekter-turbolader-anzeichen-reparatur-und-kosten-3712?srsltid=AfmBOopHgi44VSQzvbX_rM5tE_tIfCuGI-1Q2K2kLiYVdosIYHCNJyq
https://www.mobile.de/magazin/artikel/defekter-turbolader-anzeichen-reparatur-und-kosten-3712?srsltid=AfmBOopHgi44VSQzvbX_rM5tE_tIfCuGI-1Q2K2kLiYVdosIYHCNJyq
- 49 https://www.mobile.de/magazin/artikel/defektes-motorsteuergeraet-reparatur-wechsel-und-die-kosten-2448?srsltid=AfmBOoo2rbf1SVEdRZF2xL04HHeukp75eeYnulOaEdUj55xL9isRj8r_
https://www.mobile.de/magazin/artikel/defektes-motorsteuergeraet-reparatur-wechsel-und-die-kosten-2448?srsltid=AfmBOoo2rbf1SVEdRZF2xL04HHeukp75eeYnulOaEdUj55xL9isRj8r_
- 50 <https://forum.mykangoo.de/index.php?id=285369&mode=thread>
<https://forum.mykangoo.de/index.php?id=285369&mode=thread>
- 53 <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/verschaeufte-euro-6-abgasuntersuchung-probleme-diesel-v5/>
<https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/verschaeufte-euro-6-abgasuntersuchung-probleme-diesel-v5/>
- 55 <https://presse.renault.de/neuer-renault-master-noch-vielseitiger-und-wirtschaftlicher/>
<https://presse.renault.de/neuer-renault-master-noch-vielseitiger-und-wirtschaftlicher/>

56 71 <https://www.motor-talk.de/forum/trafic-3-partikel-im-oel-russ-am-agr-kuehler-turbo-pfeifen-t7654473.html>

<https://www.motor-talk.de/forum/trafic-3-partikel-im-oel-russ-am-agr-kuehler-turbo-pfeifen-t7654473.html>

62 <https://presse.renault.de/der-neue-renault-kangoo-e-tech-electric-elektrischer-kombivan/>

<https://presse.renault.de/der-neue-renault-kangoo-e-tech-electric-elektrischer-kombivan/>

70 **Batterietest an Elektrofahrzeugen**

https://www.dekra.de/de/batterie-schnelltest/?utm_source=chatgpt.com