

ADAC

2025

Raport niezawodności 2025

DOBRY I ZŁY SAMOCHÓD

synteza raportu ADAC Pannensstatistic 2025



Dokument źródłowy:

Pannenstatistic 2025

(Statystyka awaryjności na rok 2025)

autorstwa

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)

www.adac.de

www.assets.adac.de

Opracowanie syntezy raportu:

Tomasz Domański

STUDIO BEYOND

www.tomaszdomanski.eu

Fotografie pochodzą z serwisów:

4Mobility, Car Lease Polska, EV Charge Polska,
Masterlease, Mercedes Benz, Misubishi Polska,
Pixabay, Rozmiary-Opon.pl, The Car Connection,
Volkswagen, Yallamotor Egypt

Raport niezawodności 2025

DOBRY I ZŁY SAMOCHÓD

synteza raportu ADAC Pannenstatistic 2025

Celem opracowania syntezy raportu Pannenstatistik 2025 jest ułatwienie podejmowania świadomych decyzji dotyczących zakupu nowego lub używanego samochodu. Niezawodność (awaryjność) to jeden z najważniejszych, a dla wielu kierowców – najważniejszy czynnik wpływający na wybór pojazdu. To właśnie ona w największym stopniu decyduje o codziennej dostępności auta, kosztach serwisowania i ogólnym komforcie eksploatacji.

Oprócz niezawodności, istotne są koszty bieżącej eksploatacji, w tym przede wszystkim zużycie paliwa. Ma ono wpływ zarówno na codzienne wydatki kierowcy, jak i na opłacalność utrzymania pojazdu w dłuższej perspektywie. Warto również uwzględnić dostępność części zamiennych i koszty ich wymiany – samochody popularne na rynku wtórnym są zwykle tańsze w serwisowaniu, a ich części łatwo dostępne i przystępne cenowo.

Nie można też pomijać komfortu i bezpieczeństwa jazdy, zwłaszcza w przypadku osób, które pokonują długie trasy lub spędzają w samochodzie dużo czasu. Dobrze zestrojone zawieszenie, ergonomiczne fotele, odpowiednia izolacja akustyczna czy przestronne wnętrza znacząco wpływają na wygodę użytkowania. Z kolei bezpieczeństwo należy analizować na podstawie wyników testów zderzeniowych oraz obecności nowoczesnych systemów wspomagających kierowcę – takich jak asystent pasa ruchu, czujniki martwego pola czy automatyczne hamowanie awaryjne. Warto też sprawdzić stan i jakość opon, które mają wpływ na przyczepność, drogę hamowania i zużycie paliwa.

Dla wielu użytkowników istotna jest również estetyka i jakość wykończenia wnętrza. Solidne materiały, precyzja montażu i atrakcyjny design budują subiektywne wrażenie trwałości i wysokiej jakości, co może przełożyć się także na wartość rezydualną pojazdu. Ma to szczególne znaczenie w przypadku samochodów reprezentacyjnych lub służbowych.

Przy zakupie samochodu używanego niezwykle ważne jest dokładne sprawdzenie historii pojazdu, aby uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek związanych z ukrytymi usterkami, wypadkową przeszłością czy cofniętym licznikiem przebiegu. Najlepszym sposobem weryfikacji jest skorzystanie z raportów historii pojazdu dostępnych online – np. przez serwisy [HistoriaPojazdu.gov.pl](https://historia-pojazdu.gov.pl) lub komercyjne platformy takie jak [AutoDNA](#), [Automo](#), [CarVertical](#) czy [Carinfos](#). Takie raporty zawierają informacje o przebiegu, uszkodzeniach, właścicielach, przeglądach technicznych, a czasem także o wcześniejszym użytkowaniu pojazdu jako auta flotowego lub taksówki. Dodatkowo warto poprosić sprzedającego o książkę serwisową i dokumenty z napraw oraz zasięgnąć opinii niezależnego mechanika, który przed zakupem przeprowadzi dokładny przegląd techniczny.

Spis treści

ADAC	6
Wskaźnik awaryjności	7
Najbardziej niezawodne modele samochodów	9
Najbardziej zawodne modele samochodów	10
Wskaźniki awaryjności	11
Mikrosamochody miejskie	11
Samochody małe	12
Niższa klasa średnia	13
Klasa średnia	14
Wyższa klasa średnia	15
Klasa luksusowa	15
Samochody dostawcze	15
Najczęściej zadawane pytania i odpowiedzi	16
Podsumowanie	17

ADAC

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) to największy klub motoryzacyjny w Europie, założony 24 maja 1903 roku w Stuttgarcie jako kontynuator Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung. Obecnie siedziba organizacji mieści się w Monachium.

ADAC skupia się na reprezentowaniu i promowaniu interesów związanych z motoryzacją, sportami motorowymi oraz turystyką. Jego najbardziej znaną usługą jest pomoc drogowa, znana jako „Gelbe Engel” (Żółte Anioły), która od lat stanowi symbol niezawodnej pomocy na niemieckich drogach.

Celem ADAC jest wspieranie prywatnej i zawodowej mobilności swoich członków oraz ich rodzin. Organizacja oferuje szeroki zakres usług, w tym pomoc drogową, ubezpieczenia, doradztwo prawne, testy pojazdów, a także prowadzi działalność edukacyjną w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. ADAC angażuje się również w działalność sportową, organizując liczne wydarzenia i zawody motoryzacyjne. Ponadto, klub wydaje własne publikacje, takie jak magazyn „ADAC Motorwelt”, który dostarcza informacji na temat motoryzacji, podróży i bezpieczeństwa na drogach.

ADAC funkcjonuje jako zarejestrowane stowarzyszenie (eingetragener Verein) i od 2016 roku działa w ramach trójfilarowej struktury organizacyjnej, obejmującej stowarzyszenie ADAC e.V., spółkę akcyjną ADAC SE oraz fundację ADAC Stiftung. Stowarzyszenie ADAC e.V. koncentruje się na podstawowych usługach członkowskich, takich jak pomoc drogowa i doradztwo. ADAC SE zarządza działalnością komercyjną, w tym usługami finansowymi i ubezpieczeniowymi, natomiast ADAC Stiftung realizuje cele charytatywne, wspierając m.in. ratownictwo, prewencję wypadkową oraz badania naukowe. Ta struktura umożliwia skuteczne łączenie działalności *non-profit* z usługami komercyjnymi, zapewniając stabilność i rozwój organizacji.

Pannenstatistik 2025

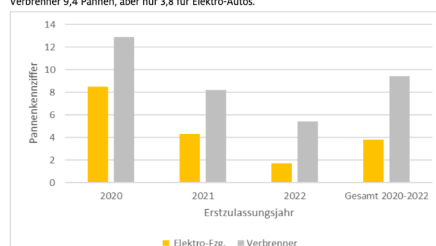
ADAC

Bei der Pannenkennziffer haben Elektro-Autos die Nase vorn

Verbrennerautos zwischen zwei und vier Jahren haben eine um 147 Prozent höhere Pannen-Kennzahl als gleich alte Elektro-Autos. Das zeigt die ADAC Pannenstatistik für das Jahr 2024. Am schlechtesten von allen Modellen schneidet der Toyota C-HR ab. Aber auch andere Toyota-Modelle werden ihrem guten Ruf bei der Zuverlässigkeit nicht gerecht. Wie seit Jahren ist weiterhin die Starterbatterie an den meisten Pannen schuld.

Da die Anzahl der in Deutschland angemeldeten Elektro-Fahrzeuge weiter steigt, kann der ADAC diese zum dritten Mal in der Geschichte seiner Pannenstatistik Elektro-Autos mit Verbrennern vergleichen. Mittlerweile erfüllen 13 Elektro-Autos die geforderten Bestandszahlen und sind somit Teil der 159 vertretenen Baureihen. Im Jahr 2023 war der Vergleich auf Fahrzeuge mit Erstzulassungsjahr 2020 begrenzt, im Jahr 2024 kam das Erstzulassungsjahr 2021 (Fahrzeuge mit Alter von etwa zwei Jahren im Beobachtungszeitraum) hinzu, jetzt das Erstzulassungsjahr 2022. So können dieses Jahr sogar drei Erstzulassungsjahre miteinander verglichen werden.

Sowohl in der Einzelbetrachtung der Erstzulassungsjahre als auch in deren Zusammenfassung erhält man das gleiche Bild: Die Anzahl an Pannen der Verbrennermodelle übertrifft die der Elektrofahrzeuge (jeweils pro 1000 Bestandsfahrzeuge). Musste die ADAC Straßenwacht im Jahr 2024 bei vier Jahre alten Verbrennern zu 12,9 Pannen pro 1.000 Bestandsfahrzeugen ausrücken, waren es nur 8,5 bei den Elektro-Autos desselben Alters. Fast man die zwei- bis vierjährigen Fahrzeuge zusammen, so zählte der ADAC 2024 für Verbrenner 9,4 Pannen, aber nur 3,8 für Elektro-Autos.



Vergleich Pannenkennziffer Verbrenner vs. Elektroauto mit Erstzulassungsjahr 2020; Grafik: ADAC

Die Pannenhäufigkeit geht in Bezug zum Bestand zurück, bei Elektro-Fahrzeugen in einem größeren Maß als bei Verbrennern. Während 2022 noch 4,9 Elektro-Autos (pro 1.000 zweijährigen Fahrzeuge) Pannen hatten, sank diese Zahl 2023 auf 2,8 und 2024 weiter auf 1,7 Pannen pro 1.000 Fahrzeuge. Diese positive Entwicklung zeigt, dass Stromer immer zuverlässiger werden. Bei gleichaltrigen Verbrennern sank die Pannenkennziffer in einem deutlich geringeren Ausmaß: von 6,9 im Jahr 2022 auf 6,4 im

ADAC e.V. | 81360 München

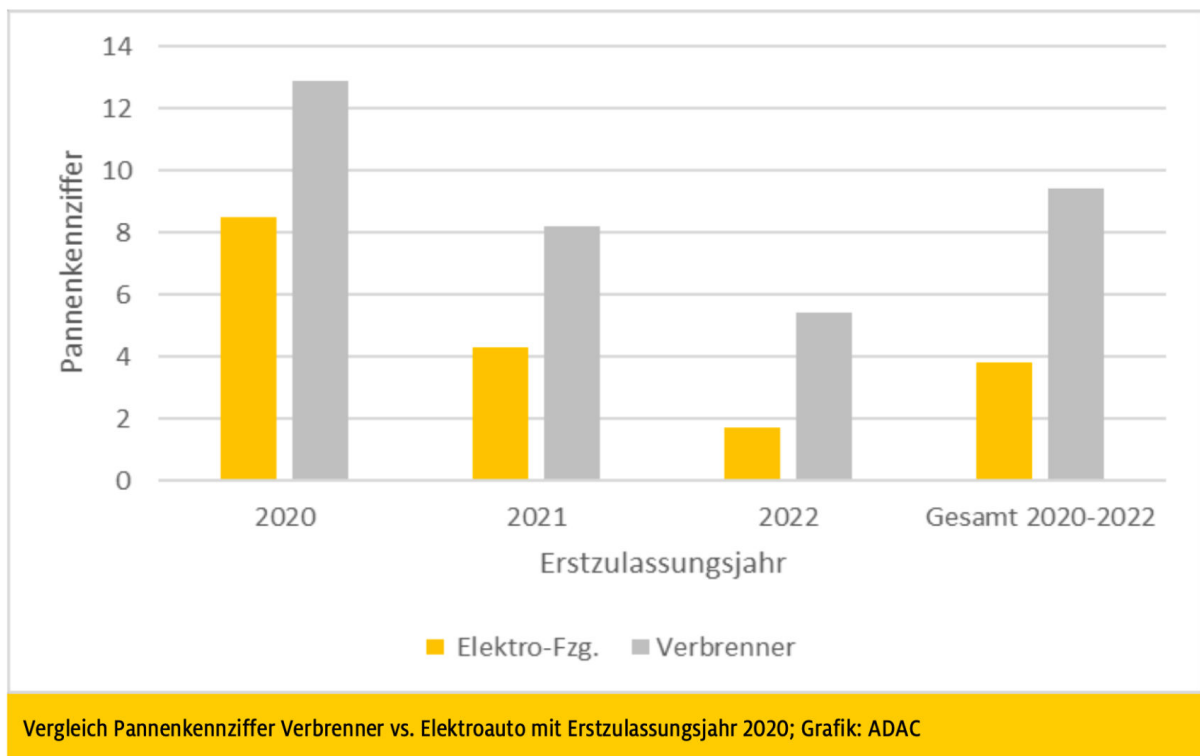
źródło: www.assets.adac.de

Wskaźnik awaryjności samochody elektryczne na prowadzeniu

Samochody spalinowe w wieku od dwóch do czterech lat mają o 147% wyższy wskaźnik awaryjności niż elektryczne pojazdy w tym samym wieku. Tak wynika ze statystyki awarii ADAC za rok 2024. Najgorzej ze wszystkich modeli wypadł Toyota C-HR. Również inne modele Toyoty nie spełniły oczekiwań co do ich dobrej reputacji w zakresie niezawodności. Jak od lat, najczęstszą przyczyną awarii pozostaje akumulator rozruchowy.

W związku z rosnącą liczbą zarejestrowanych pojazdów elektrycznych w Niemczech, ADAC już po raz trzeci w historii swojej statystyki awarii może porównać auta elektryczne ze spalinowymi. Obecnie 13 modeli elektrycznych spełnia wymagane progi liczby pojazdów w ruchu i tym samym zostało uwzględnionych wśród 159 analizowanych serii modelowych. W 2023 roku porównanie obejmowało jedynie pojazdy z rokiem pierwszej rejestracji 2020, w 2024 roku dodano rocznik 2021 (czyli samochody mające około dwóch lat w okresie obserwacji), a teraz także rocznik 2022. Dzięki temu w bieżącym roku możliwe jest porównanie aż trzech roczników.

Zarówno przy analizie poszczególnych roczników, jak i ich zbiorczym zestawieniu obraz pozostaje ten sam: liczba awarii w modelach spalinowych przewyższa liczbę awarii w autach elektrycznych (w przeliczeniu na 1000 zarejestrowanych pojazdów). W 2024 roku pomoc drogowa ADAC musiała interweniować średnio 12,9 razy na 1000 czteroletnich samochodów spalinowych, podczas gdy w przypadku pojazdów elektrycznych w tym samym wieku było to tylko 8,5 razy. Łącznie, dla samochodów dwu-, trzy- i czteroletnich, ADAC odnotował w 2024 roku 9,4 awarii na 1000 samochodów spalinowych, a jedynie 3,8 awarii na 1000 pojazdów elektrycznych.



Wskaźniki awaryjności: samochody spalinowe vs. samochody elektryczne, rok pierwszej rejestracji 2020. Grafika: ADAC

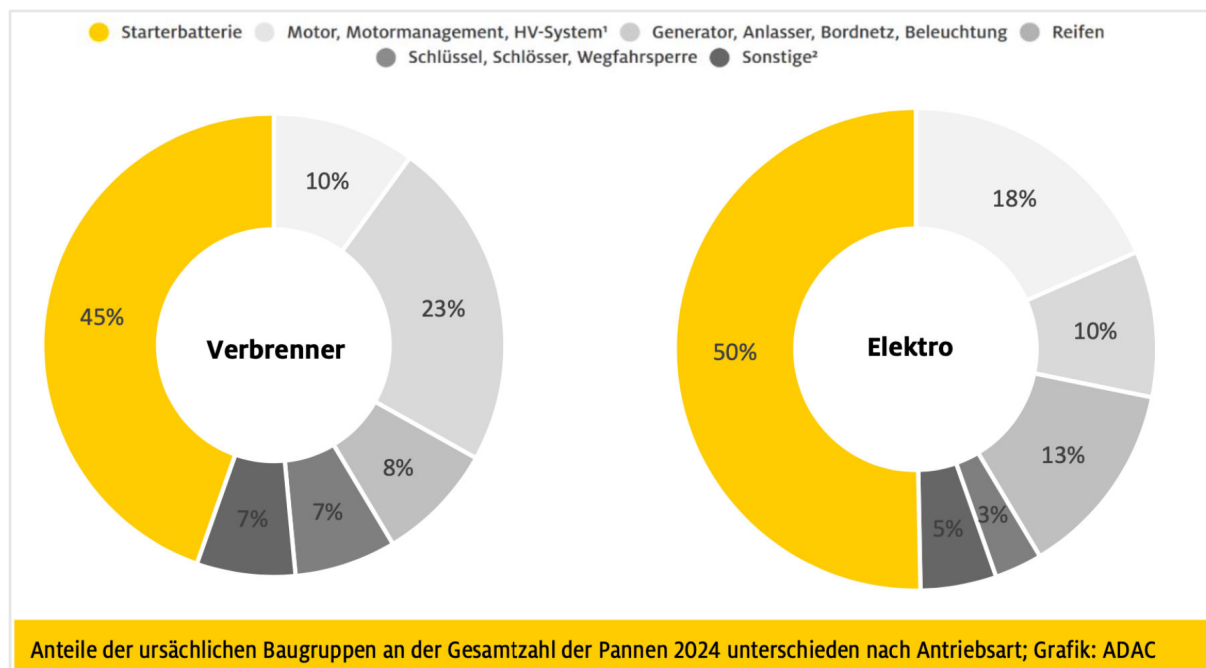
Częstotliwość awarii w odniesieniu do liczby zarejestrowanych pojazdów spada w przypadku samochodów elektrycznych w znacznie większym stopniu niż w przypadku aut spalinowych. Czy to oznacza, że pojazdy elektryczne są ogólnie mniej awaryjne? Trudno jeszcze jednoznacznie odpowiedzieć. Na ostateczny werdykt jest jeszcze za wcześnie.

Akumulator rozruchowy – niezależnie od rodzaju napędu – jest najczęstszą przyczyną awarii. W samochodach elektrycznych odpowiada za 50% usterek, w spalinowych za 45%. Duża różnica występuje również w grupie komponentów takich jak „silnik, sterowanie silnikiem, układ wysokiego napięcia (HV)”. Tutaj pojazdy spalinowe ulegają awarii częściej niż elektryczne, co wynika z prostszej konstrukcji silnika elektrycznego. Mniej części oznacza mniej potencjalnych punktów awarii. Dodatkowo samochody elektryczne nie potrzebują oleju silnikowego, który z czasem może się zanieczyścić i uszkodzić silnik. Silniki elektryczne produkują także mniej ciepła niż spalinowe, które pracują w wyższych temperaturach i ulegają przez to większemu zużyciu.

Różnice w liczbie awarii opon można w dużej mierze wyjaśnić mniejszymi przebiegami pojazdów elektrycznych. Mniejsza liczba problemów z zamykami i immobilizerem tłumaczona jest przez ekspertów z ADAC większym stopniem zaawansowania technologicznego aut elektrycznych. Wiele z nich można otwierać smartfonem. Takie technologie istnieją również w samochodach spalinowych, ale występują znacznie rzadziej – często jako drogie opcje dodatkowe.

Samochody elektryczne częściej mają problemy z elektroniką pokładową, co skutkuje wyższym wskaźnikiem awaryjności tego elementu w porównaniu do pojazdów spalinowych. Wynika to m.in. z podatności 12-woltowej baterii zasilającej elektronikę na awarie i szybkie rozładowanie. Może to być również związane z częstym „budzeniem” pojazdu przez użytkowników za pomocą aplikacji. Te komendy mocno obciążają akumulator 12V.

To, że pojazdy spalinowe mogą zachować niską awaryjność mimo upływu lat, pokazują szczególnie modele Audi i BMW, ale także inne pojazdy Grupy Volkswagena. Można się więc spodziewać, że wskaźnik awaryjności pozostanie istotnym parametrem w przyszłości, nawet jeśli ogólna liczba awarii spadnie w wyniku transformacji napędowej.



Udział poszczególnych grup podzespołów w ogólnej liczbie awarii w 2024 roku z podziałem na rodzaj napędu - odpowiednio: akumulator rozruchowy | silnik, układ sterowania silnikiem, system wysokiego napięcia | alternator, rozrusznik, instalacja elektryczna pojazdu, oświetlenie | opony | kluczyk, zamki, immobilizer | pozostałe. Grafika: ADAC

Najbardziej niezawodne modele samochodów

tabela skrócona

Łącznie 68 serii samochodowych wykazuje się wyjątkową niezawodnością. Szczególnie w niższej klasie średniej wybór solidnych pojazdów jest duży. Audi A4 ponownie osiąga najlepsze wyniki we wszystkich rocznikach pierwszej rejestracji. Również Mitsubishi ASX oraz BMW i3 otrzymują najwyższe oceny w latach, w których spełniają próg liczby pojazdów wymagany do ujęcia w statystyce awaryjności.

Klasa	Najbardziej niezawodne serie modeli w wieku od dwóch do dziewięciu lat
Mikrosamochody	Dacia Spring, Suzuki Ignis, Toyota Aygo
Samochody małe	Audi A1, BMW i3, Dacia Sandero, Hyundai Kona, Mazda 2, Mazda CX-3, Opel Crossland, Renault Zoe, SEAT Arona, Skoda Fabia, Skoda Kamiq, Skoda Yeti, Suzuki Swift, Suzuki Vitara, VW Polo, VW T-Cross, VW Taigo
Niższa klasa średnia	Audi A3, Audi Q2, Audi Q3, BMW Serii 1, BMW Serii 2 (w tym Grand- i Active-Tourer), BMW X2, CUPRA Born, CUPRA Formentor, CUPRA Leon, Dacia Dokker, Mazda CX-5, Mercedes-Benz Klasa B, Mitsubishi ASX, Mitsubishi Eclipse Cross, SEAT Ateca, SEAT Leon, Skoda Karoq, Skoda Rapid, Skoda Scala, Volvo XC40, VW Beetle, VW Golf, VW ID.3, VW Caddy (pojazdy użytkowe), VW T-Roc, VW Tiguan
Klasa średnia	Audi A4, Audi A5, Audi Q4 e-tron, Audi Q5, BMW Serii 3, BMW Serii 4, BMW X3, Mercedes-Benz Klasa C, Mercedes-Benz GLB, Mercedes-Benz GLC, SEAT Tarraco, Skoda Enyaq, Tesla Model 3, Tesla Model Y, VW ID.4, VW Passat
Wyższa klasa średnia	Audi A6, BMW Serii 5, BMW X5, Mercedes-Benz GLE, VW Arteon
Dostawcze	Mercedes-Benz Sprinter

Za niezawodne serie modelowe uznaje się te, których wskaźnik awaryjności (Pannenkennziffer) we wszystkich raportowanych latach należy do najlepszych 40% (oznaczone w tabelach poniżej kolorem ciemno- lub jasnozielonym). Dane: ADAC



Najbardziej zawodne modele samochodów

tabela skrócona

Marka Toyota dostarcza awaryjne pojazdy od segmentu małych aut aż po klasę średnią, i to we wszystkich rocznikach pierwszej rejestracji. Model C-HR osiąga przy tym najwyższy wskaźnik awaryjności – 63,1 – i to jako czteroletni pojazd. Jedynie mały Aygo poprawia wizerunek marki i znalazł się w poprzedniej tabeli wśród najlepszych serii modelowych. Również Opel wypada bardzo niekorzystnie – szczególnie modele Meriva (2016), Zafira (2015) oraz Insignia (2015–2018, 2022) okazują się w tych segmentach bardzo awaryjne.

Klasa	Najbardziej awaryjne serie modeli w wieku od dwóch do dziewięciu lat
Mikrosamochody	brak
Samochody małe	Opel Meriva (2016), Toyota Yaris (2021–2023), Toyota Yaris Cross (2022–2023)
Niższa klasa średnia	Opel Zafira (2015), Renault Mégane (2015–2016), Renault Scénic (2018–2019), Toyota Corolla (2023), Toyota C-HR (2018–2022), Mazda 3 (2019), Mazda CX-30 (2020), Ford Kuga (2021), Dacia Jogger (2023)
Klasa średnia	Opel Insignia (2015–2018, 2022), Toyota RAV4 (2017–2022), Ford S-MAX (2016–2018), Hyundai IONIQ 5 (2022–2023)
Wyższa klasa średnia	brak
Dostawcze	Renault Master (2019–2020), Fiat Ducato (2015–2017, 2019–2021, 2023), Ford Transit (2015)

Modele o najwyższej awaryjności to te, których wskaźnik awaryjności (liczba usterek na 1000 pojazdów) należy do najgorszych 20% w danym roku. Dane: ADAC



Wskaźniki awaryjności schemat kolorów

Kolory służą jako pomoc w szybszym zrozumieniu wyników. W kolumnach podany jest wiek pojazdu. Pojazdy z najniższym wskaźnikiem awaryjności (najlepsze 15 procent) oznaczane są kolorem ciemnozielonym, a te z najwyższym (najgorsze 5 procent) – kolorem czerwonym. Pomiedzy nimi trzy kolory: jasnozielony, żółty i pomarańczowy są rozmieszczone tak, aby odstępy między nimi były jednakowe.

Erzulassungsjahr	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Top 15 2024	≤1,2	≤2,0	≤3,0	≤4,3	≤6,8	≤7,6	≤8,7	≤10,7
	≤6,1	≤9,4	≤12,3	≤13,1	≤13,8	≤15,2	≤15,2	≤16,5
	≤10,9	≤16,9	≤21,5	≤21,9	≤20,9	≤22,9	≤21,8	≤22,3
	≤15,8	≤24,3	≤30,8	≤30,7	≤27,9	≤30,5	≤28,3	≤28,1
Bottom 5 2024	>15,8	>24,3	>30,8	>30,7	>27,9	>30,5	>28,3	>28,1

Erstzulassungsjahr — oznacza rok pierwszej rejestracji pojazdu.

Mikrosamochody miejskie kleinstwagen

Suzuki Ignis i Toyota Aygo ugruntowały swoje dobre pozycje. Po raz pierwszy wśród najbardziej niezawodnych najmniejszych samochodów pojawiła się Dacia Spring. VW up! od roku 2016 również wykazuje wyjątkową niezawodność. Są jednak modele, które wypadają negatywnie. Smart Forfour oraz fortwo nadal są znane ze swojej awaryjności – przynajmniej w wersjach spalinowych. Od rocznika 2020 oba modele Smart są oferowane wyłącznie jako pojazdy elektryczne. Wraz z tą zmianą. Od roku 2021 ich podatność na awarie wydaje się mniejsza,

		Pannen im Kalenderjahr 2024 Anzahl Pannen pro 1000 zugelassener Fahrzeuge (=Pannenkennziffer) nach Erstzulassungsjahr (EZ)							
Baureihe	Laufleistung	EZ 2022	EZ 2021	EZ 2020	EZ 2019	EZ 2018	EZ 2017	EZ 2016	EZ 2015
Dacia Spring	10	2,9							
Fiat 500	9	3,3	5,6	5,3	6,3	16,9	21,1	19	23,6
Fiat Panda	8			4,1	4,9	13,3	15,3	17,4	16,5
Hyundai i10	9	7,4	5,5	12,9	24,4	25,6	23,6	17,7	18,6
Kia Picanto	8	10,2	7,8	6,7	18	15,9	12,7	16,7	24,4
Opel ADAM	10				8,4	9,2	11,7	24,1	21
Opel KARL	9				7,8	14,2	13,7	15,6	20,4
Renault Twingo	9	3,0	5,4	11,7	13,3	13,1	16,4	18	20,7
SEAT Mii	10				4,3	9,8	15,1	15,5	22,5
Skoda Citigo	10				5,4	9	11,3	13,3	19,7
smart forfour	9		4,9		20,8	23,7	30,3	24,7	27,5
smart fortwo	8	5,7	4,9	12,9	19,5	22,6	29,1	23,1	21
Suzuki Ignis	8		2,3	1,9	2,2	6,2	8,1		
Toyota Aygo	9	1,9	4,6	5,5	5,5	7,1	10,7	10,2	12
VW up!	10	1,8	2,7	5,1	6,1	8,1	11,4	15,3	19,9

Samochody małe kleinstwagen

W segmencie małych niezawodnych samochodów BMW i3 nadal prezentuje się bardzo dobrze, wykazując się wyjątkowo wysoką niezawodnością. Jednak szereg innych modeli również charakteryzuje się ponadprzeciętną niezawodnością, w tym Audi A1, MINI, Suzuki Vitara, Mazda 2, Dacia Sandero, Renault Zoe, SEAT Arona, Skoda Fabia, Skoda Kamiq, Skoda Yeti, Suzuki Swift i Vitara, a także modele Volkswagena: Polo, T-Cross i Taigo.

Z drugiej strony, są też modele wypadające negatywnie, jak Opel Meriva – choć produkowany był tylko do 2017 roku, jego następca, Opel Crossland, odznacza się wysoką niezawodnością. Problemy z wysokim wskaźnikiem awaryjności mają natomiast Toyota Yaris i Yaris Cross. Pomimo swojej popularności nie dorównują one innym małym samochodom pod względem niezawodności.

W tym segmencie na szczególne uznanie zasługują modele takie jak BMW i3, Audi A1, Suzuki Vitara czy Skoda Fabia, które wyróżniają się wysoką niezawodnością na przestrzeni lat. Również pojazdy marek takich jak Volkswagen, Mazda, Dacia czy Renault utrzymują stabilną jakość.

		Pannen im Kalenderjahr 2024								
		Anzahl Pannen pro 1000 zugelassener Fahrzeuge (=Pannenkennziffer) nach Erstzulassungsjahr (EZ)								
	Laufleistung	EZ 2022	EZ 2021	EZ 2020	EZ 2019	EZ 2018	EZ 2017	EZ 2016	EZ 2015	
Audi A1	12	1,4	3,8	3,7	4,3	4,4	3,4	5,1	6	
BMW i3	10	0,8	0,8	0,2						
Dacia Sandero	11	5,1	6,3	4,6	4,8	6,8	10,1	14,8	14,1	
DS Automobiles DS3, Citroen C3/DS 3	10			5,5	6,4	10,4	12,1	18,2	23,7	
Ford B-MAX	9						16	17,1	17,7	
Ford EcoSport	10	6	4,9	13,9	11,8	10,7	17,6	19,7		
Ford Fiesta (Courier)	10	7,5	9,9	10,2	8	9,5	18,1	15,5	20,4	
Ford Puma	11	4	13,1	18,8						
Ford Tourneo/Transit Courier	16				9,3	21,9	15,5			
Hyundai i20	10	11,7	16,9	9,4	8,3	14,4	17,8	18,9	21,1	
Hyundai ix20	9				12,5	15,7	12,6	19,2	21,1	
Hyundai Kona	12	3,5	8,7	11,7	9,3	12,2				
Mazda 2	9		6,3		4,9	6,4	5,9	7,4	6,6	
Mazda CX-3	11				6,5	7,8	7,6	7,5	9,1	
MINI MINI	10	0,3	0,9	1,5	2,7	9	19,7	20	11,6	
Mitsubishi Space Star	10	2,4	3,5	4,8	6,6	8,6	10	16,4	25,9	
Nissan Micra	8			8,8	15,9	14,7	15,2	13,9	18,4	
Opel Corsa	9	2,6	3,9	5,3	9	10,6	14,3	18,1	20,2	
Opel Crossland	11	3,4	6,3	10,7	7,6	9	9,5			
Opel Meriva	9						30,6	34,7	26,2	
Opel Mokka	11	2,5	4,1		25,6	22,1	20,4	18,1	20,4	
Peugeot 2008	12	3,5	4,2	6,8	7,2	8,6	15,1	17,7	13,4	
Peugeot 208	11	1,8	3,3	6,1	5,3	8	11,6	19,4	20,4	
Renault Clio/Captur	10	4,7	8,5	16,9	12,7	13,5	17,4	22,7	26	
Renault Zoe	11	1,8	4,1	6,5	5,3	4				
SEAT Arona	12	2,5	2,5	3,4	3,6	4,4				
SEAT Ibiza	11	2,5	3,5	2,9	4,9	4,7	8,8	13,2	16,8	
Skoda Fabia	11	2,5	3,5	4,5	7,7	6,5	6,4	9,2	12,8	
Skoda Kamiq	13	2	2,1	3						
Skoda Yeti	13						5,4	9,7	14	
Suzuki Swift	10		0,8		3,1	7,2	9,5	13,3	12	
Suzuki Vitara	12	2,8	5,4	4,2	5,1	4,6	4,3	6,2		
Toyota Yaris	8	29,2	48,2	27,3	11	14,1	21,3	23,4	22,8	
Toyota Yaris Cross	8	40								
VW Polo	9	1,8	3,1	3,4	4,3	6,3	8,9	12,1	14,9	
VW T-Cross	11	3	3,2	2,6	4,7					
VW Taigo	12	1								

Niższa klasa średnia

untere mittelklasse

		Pannen im Kalenderjahr 2024 Anzahl Pannen pro 1000 zugelassener Fahrzeuge (=Pannenkennziffer) nach Erstzulassungsjahr (EZ)								
Baureihe	Laufleistung	EZ 2022	EZ 2021	EZ 2020	EZ 2019	EZ 2018	EZ 2017	EZ 2016	EZ 2015	
Audi A3	12	2,9	5,6	4,6	4,2	7,4	7,4	9,2	11,5	
Audi Q2	13	1,2	2,1	3,9	4,3	7,3	5,4			
Audi Q3	14	1,5	3,7	4,5	4,8	9,6	5,3	7	10	
BMW 1er-Reihe	12	0,7	1,4	3,5	5,3	3,8	4,4	6,3	7,7	
BMW 2er-Reihe (inkl. Grand- und Active-Tourer)	15	1,3	2	2,4	5,1	8	10,2	13,8	13,8	
BMW X1	14	1,1	1,4	2,5	4,1	11,7	14,9	16,1	14,2	
BMW X2	14	1	1,7	3,8	5,1	9,9				
Citroen Berlingo, Fiat Doblò, Peugeot Partner/Rifter	14	4,5	7,2	11,2	14,8	14,2	13,7	18,5	19,5	
CUPRA Born	15	0,6								
CUPRA Formentor	16	2	2,9							
CUPRA Leon	17	1,2								
Dacia Dokker	15			1,1	7	9,4	7,9	12,1	7,5	
Dacia Duster	14	2,7	5,6	8,1	9,6	16,1	14,1	21,8	22,9	
Dacia Jogger	16	6,6								
Dacia Logan	12			5,4	6,4	12,7	18,1	18,7	23,1	
Fiat Tipo	14			6,2	9,3	19,9	23,4	21		
Ford C-MAX	12				11,3	16,8	18	23,2	25	
Ford Focus	13	10,6	8,2	12,5	15,3	18,8	18,4	22,9	25,2	
Ford Kuga	14	10,7	35,9	29,7	15,9	22,5	19,9	23,1	23,6	
Ford Tourneo/Transit Connect	17	7,1	5,9	8,4	10	21	15,5	20,2	23,5	
Hyundai i30	12	3,4	5,2	9,9	13,7	16,5	16,3	14,5	16,8	
Hyundai Tucson	13	5,9	7,9	5,9	5,3	7,4	11,1	15,6	18,2	
Kia Ceed/XCeed	13	3,7	5,6	6,2	5,5	8,5	15,5	19	15,4	
Kia Sportage	13	7,5	8	11,2	7,1	9,7	14,6	21,8	19,7	
Mazda 3	11			30,8	34,4	7	6,7	13,7	12,3	
Mazda CX-30	11	7,5	14	33,2						
Mazda CX-5	15	2,4	4,7	4,1	7,1	8,8	10,3	14,3	15,1	
Mercedes-Benz A-Klasse	10	1,9	2,1	3,2	7,4	11,9	14,7	15,3	13,9	
Mercedes-Benz B-Klasse	11	1,6	2,6	4,1	5,1	10,3	14,7	13,6	12,8	
Mercedes-Benz Citan	17	10,6		21,1	17,6	21,5	25,3	27	21,9	
Mercedes-Benz CLA	16	1,9	2,2	4,1	10,4	14,5	20,1	18,3	19,3	
Mercedes-Benz GLA	13	1,5	1,3	3,9	5,8	9,4	17,3	18	10,7	
Mitsubishi ASX	14			1,3	3,2	4,5	5,5	8	8,8	
Mitsubishi Eclipse Cross	13	1,3	2,1	4,8	7,1	8,3				
Nissan Qashqai	13	5,8	10,4	24,1	30,7	19,7	17,4	22,7	24,9	
Opel Astra	11	6,2	9,9	12,6	10,1	11,8	11,6	14,3	22,2	
Opel Combo	15	3,9	6,7	9,7	16					
Opel Grandland	15	3,9	5	10,2	11,4	20,8				
Opel Zafira	13				14	16,8	21,4	24,4	30,2	
Peugeot 3008	15	2,4	6	10,9	15,1	20,9	23,2			
Peugeot 308	13				13,3	17,7	27,4	25,3	25,6	
Renault Kadjar	13			13,3	15,6	13,7	20,3	28,3		
Renault Kangoo/Rapid	13	5,3	7,7	13,5	12,3	18,2	20,6	25	26,8	
Renault Mégane	12	1,8	9,4	9,1	14,7	22,8	30,1	35,0	28,1	
Renault Scénic	11				36,5	29,2	27,3		29,1	
SEAT Ateca	16	2,5	3,6	3,1	6,2	7,7	6,6	12,6		
SEAT Leon	14	2,3	6,3	6,7	4,7	7,1	8	7,8	10	
Skoda Karoq	17	3,2	3,6	3,7	5,7	7,7				
Skoda Rapid	14				5	5,3	5,4	8	15,1	
Skoda Scala	16	1,9	4,4	4,2	6,1					
Toyota Auris	11					16,8	17,4	18,3	19,3	
Toyota C-HR	12	16,4	41,6	63,1	46,8	35,5	29,2			
Toyota Corolla	10	10,4	10,9	15	20					
Volvo XC40	15	3	2,5	3	5,4					
VW Beetle	9					10,5	8,4	6,2	11,8	
VW Golf	11	2,6	5,4	4,5	5,2	6,6	7,6	9,8	10,5	
VW ID.3	13	0,7	1,4	2,2						
VW Nutzfahrzeuge Caddy	16	5,1	5,3	5,3	6	8,2	8,4	9,8	16,4	
VW T-Roc	14	1,5	1,9	2,6	2,8	4,7				
VW Tiguan	15	3,1	5,5	5,8	8,5	11	10,5	11	11,4	
VW Touran	15	3,4	4,1	6,5	10,1	11	10,8	13,7	20,3	

Również w segmencie niższej klasy średniej znajduje się wiele modeli, które cechują się niskim wskaźnikiem awaryjności. Wyróżniają się tu takie marki jak BMW, Audi, a także pozostałe marki koncernu Volkswagena – Cupra, SEAT, Skoda i VW – oraz Mitsubishi, które osiągają bardzo dobre wyniki pod względem niezawodności.

W przypadku Mercedesa sytuacja jest niejednoznaczna: klasy A i B uchodzą za bardzo niezawodne, natomiast model Citan sprawia problemy we wszystkich rocznikach. CLA i GLA wykazują słabości w starszych egzemplarzach. Wysoką niezawodnością charakteryzują się ponadto Dacia Dokker, Mazda CX-5 oraz Volvo XC40.

Z drugiej strony, niektóre modele w klasie średniej odznaczają się wyraźnie negatywnymi wynikami. Toyota C-HR plasuje się na końcu rankingu z bardzo wysokim wskaźnikiem awaryjności, osiągając wartość 63,1 – najwyższą w całej statystyce awaryjności za 2024 rok. Pozostałe dwa modele Toyoty również osiągają co najwyżej przeciętne wyniki. Modele marek Dacia, Opel, Renault, Peugeot oraz Ford wykazują wysoką awaryjność, szczególnie w starszych rocznikach. Również Nissan Qashqai oraz Ford Kuga notują wysoki wskaźnik awaryjności we wszystkich grupach wiekowych.

Klasa średnia

mittelklasse

Wśród pozytywnie wyróżniających się marek, Audi i BMW nadal zajmują czołowe miejsca, a za nimi plasują się modele Mercedesa, które choć niezawodne, nie dorównują poziomem niezawodności Audi i BMW. Również SEAT Tarraco, Skoda Enyaq, VW Passat, VW Tiguan oraz ID.4 wykazują się bardzo wysoką niezawodnością. Po raz pierwszy w statystyce pojawiają się modele Tesla Model 3 i Model Y – od razu zaklasyfikowane jako bardzo niezawodne.

		Pannen im Kalenderjahr 2024							
		Anzahl Pannen pro 1000 zugelassener Fahrzeuge							
		(=Pannenkennziffer) nach Erstzulassungsjahr (EZ)							
Mittelklasse		EZ	EZ	EZ	EZ	EZ	EZ	EZ	EZ
Baureihe	Laufleistung	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Audi A4	13	0,4	1,3	2,6	3,7	4,3	4,9	7	7,6
Audi A5	15	1,5	2,1	3,9	3,8	6,9	7	6,9	11,1
Audi Q4 e-tron	19	0,7							
Audi Q5	17	0,8	2	3,2	5,4	4,3	7,7	8,5	13,8
BMW 3er-Reihe	12	1,2	1,6	3,2	5,3	5,4	6	6,4	9,1
BMW 4er-Reihe	16	1,4	2,9		5,9	6,8	7,7	7,1	7,5
BMW X3	14	1,3	1,4	3,2	2,8	4,8	4,4	3,8	4,2
Ford Mondeo	15			23,2	10,7	15,2	23,6	27	28,1
Ford S-MAX	17				10,1	39,1	37,8	47,8	
Hyundai IONIQ 5	17	22,4	18,3						
Mercedes-Benz C-Klasse	13	3,7	3,1	2,5	4,1	8,1	9,1	8,2	11,4
Mercedes-Benz GLB	18	1,4	2,2	4,6					
Mercedes-Benz GLC	17	1,5	1	1,9	2,8	6,8	8,4	7,1	
Mitsubishi Outlander	15		6,9	8,3	5,5	14,1	14,3	17,3	
Opel Insignia	18	17,2	21	19,5	25,3	31	37,1	40,9	33,8
SEAT Alhambra	17			10,5	11,5	17,9	18,1	22,8	25,2
SEAT Tarraco	19	2,4	5,2	7	9,4				
Skoda Enyaq	19	1,4	2,4						
Skoda Kodiaq	22	6	9	7,6	10,5	13,9	14,3		
Skoda Octavia	17	4,6	11,4	9,8	8,9	9,1	9,3	10,8	10,4
Tesla Model 3	21	0,5	1	2,9	4,4				
Tesla Model Y	21	0,9							
Toyota RAV4	12	18,4	25,1	45,2	38,7	35,6	38,8	27,2	
Volvo XC60	18	2,9	3	3,0	3,4	9,8	13,2	16,2	14
VW ID.4	17	1	1,8						
VW Passat	16	2	3,8	6,9	9,5	11,2	10	10,6	11,5
VW Sharan	16				9,7	21,6	19,2	22,9	25,9

Po stronie negatywnie wyróżniających się modeli, Toyota RAV4 okazuje się najmniej niezawodna w swojej klasie pojazdów, notując bardzo wysokie wskaźniki awaryjności we wszystkich rocznikach. Zaraz za nią plasuje się Opel Insignia. Ponadto samochody rodzinne, takie jak Ford Mondeo i S-Max, VW Sharan oraz SEAT Alhambra, pozostają – podobnie jak w poprzednich latach – podatne na awarie. Również Hyundai Ioniq 5, który po raz pierwszy został ujęty w statystyce, zwraca uwagę wysoką awaryjnością.

Wyższa klasa średnia

obere mittelklasse

Również w klasie wyższej średniej modele Audi i BMW nadal wyróżniają się pozytywnie i utrzymują swoją pozycję w czołówce. Mercedes natomiast wykazuje już wcześniej znane problemy w starszych modelach klasy E, podczas gdy VW i Skoda uchodzą za niezawodne alternatywy.

Negatywnie w tej klasie wypadają modele Peugeot Expert/Traveller, Opel Vivaro/Zafira Life, Fiat Scudo oraz Renault Trafic. Borykają się one z podwyższonymi wskaźnikami awaryjności, a ich problemy z niezawodnością odróżniają je od pozostałych pojazdów w tej klasie.

		Pannen im Kalenderjahr 2024 Anzahl Pannen pro 1000 zugelassener Fahrzeuge (=Pannenkennziffer) nach Erstzulassungsjahr (EZ)								
Obere Mittelklasse										
Baureihe	Laufleistung	EZ 2022	EZ 2021	EZ 2020	EZ 2019	EZ 2018	EZ 2017	EZ 2016	EZ 2015	
Audi A6	17	1,6	3,1	6,8	9,6	9,8	6,5	8	10,1	
BMW 5er-Reihe	15	0,5	1,6	3,7	4,1	6,8	6,6	8,7	10,3	
BMW X5	16	0,5	1,4	2,7	4,8	6,7	5,9	9,6	14,1	
Ford Ranger	18	3,6	15,7	15,7	11,4	12,3	10,7	16,7		
Ford Tourneo/Transit Custom	21	6,2	4,9	7,9	12,1	19,6	9,3	16,4	18,6	
Mercedes-Benz E-Klasse	15	1,6	2,7	4,9	6,9	9,9	11,1	18	19,5	
Mercedes-Benz GLE	19	1,6	3	5,9	7,8	9,2	11,1	13		
Mercedes-Benz Viano/Vito/V-Klasse	20	4	5,2	7,9	11,4	9,4	11,5	12,2	16,9	
Peugeot Expert/Traveller, Opel Vivaro/Zafira Life, Fiat Scudo	18	6,3	10,1	15,4	20,3	21,4	22,6	20,8	17,8	
Renault Trafic	18	7,5	11,6	14,9	16,4	13,2	16,3	22,2	25	
Skoda Superb	19	4,7	6,5	9,6	14,8	14,8	12	11,7	13,9	
VW Arteon	19	2,6	5,1							
VW Nutzfahrzeuge Transporter	16	7,1	7,2	8,5	9,4	9,7	14,2	15,9	18,8	
VW Touareg	16			3,1	3,2	7	11,1	12,9	18,2	

Klasa luksusowa

oberklasse

W tej klasie żaden model nie spełnia minimalnych wymagań dotyczących liczby zarejestrowanych pojazdów, dlatego nie można sformułować wiarygodnych ocen niezawodności.

Samochody dostawcze

lieferwagen

Mercedes Sprinter wyróżnia się wyjątkową niezawodnością, podobnie jak VW Crafter/Grand California. Negatywnie natomiast wypadają Fiat Ducato, Renault Master i Ford Transit, przy czym w przypadku tych modeli występują zarówno dobre, jak i problematyczne roczniki. Szczególnie najstarszy Fiat Ducato w statystyce awaryjności ADAC nadal sprawia problemy.

Najczęściej zadawane pytania i odpowiedzi

Jakie awarie są uwzględnione?

Do statystyki awarii ADAC wliczane są wyłącznie techniczne usterki niezawinione przez kierowcę, do których wezwana została pomoc drogowa ADAC. Rzeczywista liczba awarii jest więc wyższa. Jednak do porównania awaryjności poszczególnych serii danych ADAC są statystycznie w pełni wystarczające i jednocześnie stanowią największą bazę tego typu.

Dlaczego nie ma danych dla pierwszych dwóch lat od rejestracji?

Prawdopodobieństwo awarii w ciągu pierwszych dwóch lat od rejestracji pojazdu jest tak niskie, że wartości, które mógłby obliczyć ADAC, nie byłyby wystarczająco miarodajne ani wiarygodne. Dlatego dane te nie są publikowane.

Jak obliczana jest średnia roczna liczba przejechanych kilometrów?

Średnia roczna liczba przejechanych kilometrów jest obliczana jako średnia dla wszystkich pojazdów danej serii uwzględnionych w statystyce awarii. ADAC rejestruje przebieg pojazdu przy każdej interwencji. Z reguły młodsze pojazdy są intensywniej eksploatowane niż starsze, ponieważ częściej są wykorzystywane służbowo.

Dlaczego analizowano również starsze modele, aż do dziesięciu lat?

Dzięki temu ADAC oferuje wsparcie również osobom kupującym używane auta, które interesują się starszymi modelami. Średni wiek samochodów osobowych w Niemczech wynosi prawie dziesięć lat, i ten fakt został uwzględniony w raporcie ADAC.



Podsumowanie

Raport ADAC „Pannestatistik 2025” przedstawia szczegółową analizę awaryjności samochodów osobowych na niemieckim rynku, opartą na rzeczywistych interwencjach pomocy drogowej. Analizie poddano pojazdy w wieku od dwóch do maksymalnie dziesięciu lat, które spełniały kryterium odpowiedniego poziomu rejestracji (co najmniej 5 000 sztuk rocznie i 7 000 w min. dwóch rocznikach). Dzięki temu wykluczono wpływ statystycznych odchyśleń i uzyskano reprezentatywne dane dotyczące rzeczywistej niezawodności pojazdów w codziennej eksploatacji.

W segmencie samochodów najmniejszych i małych dominują pojazdy japońskie i niemieckie. Najlepiej wypadły m.in. Suzuki Ignis, Toyota Aygo, BMW i3, Volkswagen Up!, Audi A1 i MINI. Szczególnie pozytywnie wyróżnia się BMW i3, które od lat utrzymuje wysoką niezawodność. Z drugiej strony, poważne problemy odnotowano w modelach takich jak Opel Meriva oraz Toyota Yaris i Yaris Cross – mimo ich popularności, pojazdy te cechuje relatywnie wysoka awaryjność. Warto odnotować poprawę wyników modeli marki Smart po przejściu na napęd elektryczny od roku 2020, co sugeruje pozytywny wpływ tej zmiany na ogólną niezawodność.

W klasie niższej średniej i średniej, raport wskazuje na wysoką jakość techniczną modeli marek należących do grupy Volkswagen (w tym Audi, Skoda, SEAT, CUPRA), a także BMW i Mitsubishi.auta te odnotowują niskie wartości wskaźnika awaryjności, szczególnie w młodszych rocznikach. Mercedes prezentuje zróżnicowany obraz: modele A i B klasy wypadają bardzo dobrze, natomiast Citan, CLA i GLA – szczególnie w starszych rocznikach – ujawniają powtarzające się problemy techniczne. Po stronie negatywnej wyróżniają się marki francuskie oraz Toyota C-HR, która odnotowała najwyższą awaryjność w całym zestawieniu, co stawia pod znakiem zapytania niezawodność tej serii samochodów.

W klasie średniej i wyższej, pozycję liderów potwierdziły Audi i BMW. Modele takie jak Audi A4, Q5, BMW serii 3, X3, czy Tesla Model 3 i Model Y (po raz pierwszy w zestawieniu) pokazały bardzo dobrą niezawodność. Równocześnie Mercedes-Benz, choć nadal obecny w grupie dobrze ocenianych pojazdów, ustępuje nieco pola konkurencji z powodu problemów w starszych E-Klasach. W tej klasie uwagę zwraca negatywny wynik Toyoty RAV4 oraz Opla Insignia, które wypadły naj słabiej w swoim segmencie. Modele rodzinne, takie jak Ford S-Max, VW Sharan i SEAT Alhambra, również wykazały wysoki poziom awaryjności, co może mieć znaczenie dla użytkowników poszukujących pojazdów rodzinnych.

W segmencie dostawczaków najbardziej niezawodnym pojazdem pozostaje Mercedes Sprinter. Równie dobre wyniki uzyskał VW Crafter. Natomiast Fiat Ducato, Renault Master i Ford Transit okazały się problematyczne, choć – jak wskazuje raport – awaryjność zależy silnie od konkretnego rocznika. Starsze egzemplarze tych modeli cechują się wyraźnie wyższą liczbą interwencji, co stanowi ważną informację dla potencjalnych nabywców pojazdów używanych.

Podsumowując, raport ADAC 2025 dostarcza konsumentom rzetelnych danych dotyczących niezawodności pojazdów na przestrzeni kilku lat użytkowania. Zestawienie jasno pokazuje, które modele i marki oferują stabilność techniczną, a które – mimo popularności – mają istotne problemy eksploatacyjne. W szczególności na uwagę zasługują marki BMW, Audi i Skoda, które utrzymują bardzo dobrą pozycję w niemal wszystkich klasach. Z kolei modele Toyoty, wbrew dotychczasowej reputacji, wypadły w tym roku poniżej oczekiwań – co znalazło potwierdzenie w liczbach i klasyfikacjach kolorystycznych raportu.

