

- STÄRKEN
- SCHWÄCHEN
- PREISE

GEBRAUCHTWAGEN



VW ID.3



Kia Sorento



Renault Clio



Mercedes C-Klasse



1000



Audi A6



VW Golf VIII



Citroën Berlingo

TOP-MODELLE IM CHECK



Hyundai i30



Suzuki Swift



Ford Puma



BMW Dreier



Toyota RAV4

**Ausgabe
2025**

Gebrauchtkauf im Ausland

Alles über den Secondhand-Kauf in unseren EU-Nachbarländern

Check nach dem Kauf

Die wichtigsten Kontrollen bei frisch erstandenen Gebrauchten

Kilometer-König

Ein Mann und sein Mazda 121 auf dem Weg zur ersten Million

DEUTSCHLANDS KOMPAKTE AUTO-SHOW



AUTOKAUF zeigt den kompletten deutschen Pkw-Markt und hilft Ihnen beim Neu- und Gebrauchtwagenkauf mit allen kaufentscheidenden Fakten zu jedem Modell.

Immer topaktuelle Daten.

**NEU
JETZT
IM HANDEL
ODER ONLINE**



HOHE PREISE TROTZ ENTSPANNUNG



Uli Holzwarth über die Entspannung auf dem Gebrauchtmotorwagenmarkt, der aber weiterhin geprägt ist vom **HOHEN PREISNIVEAU** und dem Mangel an Angeboten in bestimmten Fahrzeugklassen.

Die Situation auf dem Gebrauchtmotorwagenmarkt hat sich in den letzten zwölf Monaten zwar weiter entspannt, von einer vollständigen Erholung kann aber nach wie vor keine Rede sein. Trotz starker Zuwächse hat die Zahl der Besitzumschreibungen im Jahr 2024 das Niveau aus der Zeit vor Corona erneut deutlich verfehlt.

Ein entscheidender Grund sind sicherlich die noch immer (zu) hohen Gebrauchtwagenpreise, besonders in den nachfragestärksten Fahrzeugsegmenten und Preiskategorien, in denen vor allem private Käufer auf die Suche gehen. Wer nach einem Kleinwagen für Führerschein-Neulinge oder einem wirtschaftlichen Kompakten als günstigem Pendlermobil sucht, hat nichts davon, dass die Preise in der Mittel- oder Oberklasse dank zahlreicher Leasing-Rüchläufer wieder spürbar gesunken sind. In der Kategorie bis 10000 Euro, in der bis 2019 fast die Hälfte aller Secondhand-Käufe getätigt wurde, sieht man sich mit einem zunehmend schwindenden Angebot und

oftmals stark überzogenen Preisforderungen konfrontiert.

Neben dem Entfall zahlreicher Klein- und Kompaktwagen aus den Modellprogrammen der Hersteller führt auch die generelle Kaufzurückhaltung zur Angebotsverknappung. Wer mit seinem Auto zufrieden ist, wartet in unsicheren Zeiten erst mal ab und fährt es länger. Kein Wunder, dass der Anteil der privaten Gebrauchtwagenangebote 2024 auf ein Allzeittief gesunken ist, wie die Marktexperten der Deutschen Automobil Treuhand im aktuellen DAT-Report 2025 aufzeigen.

Dass mittlerweile drei Viertel aller Gebrauchtwagen im Handel gekauft werden, treibt ebenfalls die Preise. Schließlich müssen Händler nicht nur Gewinnspannen und Gebrauchtwagen Garantien einkalkulieren, sondern auch Standzeiten, die besonders bei E-Autos sehr lang sind. Umso wichtiger sind daher die präzisen Informationen zu den mehr als 100 Gebrauchtwagen, die wir Ihnen hiermit in die Hand geben. Viel Spaß bei der Lektüre!

IMPRESSUM



Chefredaktion: Michael Pfeiffer, Birgit Priemer
Geschäftsführender Redakteur

GB Mobilität: Michael Heinz
Content Delivery Management: Paulina Ulherr (Junior CDM), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)
Redaktionsleitung: Uli Holzwarth
Redaktion: Christian Bangemann, Annette Bender-Napp, Henning Busse, Stefan Cerchez, Joachim Deleker, Jens Dralle, Thiemo Fleck, Thomas Gerhardt, Dirk Gulde, Thomas Harloff, Gregor Hebermehl, Thomas Hellmanzik, Clemens Hirschfeld, Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Philipp Körner, Patrick Lang, Luca Leicht, Heinrich Lingner, Claudius Maintz, Michael von Maydell, Carl Nowak, Andreas Of-Allinger, Marcus Peters, Sebastian Renz, Marcel Sommer, Bernd Stegemann, Gerd Stegmaier, Jörn Thomas, Peter Wolkenstein

Fotografen: Karl-Heinz Augustin, Maximilian Balázs, DEKRA, Dino Eisele, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Hersteller, Frank Herzog, Beate Jeske, Tyson Jopson, Stephan Lindloff, Hardy Mutschler, Michael Orth, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert
Layout: Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stv.), Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Sandra Ngnoubamdjum
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart
Geschäftsführung: Kay Labinsky
Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Stefan Karcher
Publisher Automobil: Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger
Für die Anzeigen verantwortlich: Bettina Knorr
Herstellung: Michael Wander (verantw.)

Vertrieb: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Tel. 089/31906-0, E-Mail info@mvz.de

Einzelheftbestellungen: Abonnenten Service Center GmbH, Tel. 07 81/639 6657, E-Mail motorpresse@burdadirect.de
Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck: Vogel Druck und Medienservice GmbH & Co. KG, Höchberg, Printed in Germany
Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

Einzelheft € 7,50. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:

BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 12 23, 77602 Offenburg, Tel. 07 81/639 61 02. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.
Datenschutzanfragen: Tel. 07 81/8461 02, automotorsport@datenschutzanfrage.de

INHALT

6 Interview

DEKRA-Experte Michael Tziatzios über die aktuelle Situation auf dem Gebrauchtwagenmarkt

10 Gebrauchtwagen-Kauf im EU-Ausland

Der Blick über die Grenzen auf das Second-hand-Angebot unserer europäischen Nachbarn kann sich lohnen. Ein Selbstversuch mit vielen wertvollen Tipps

16 Sofortmaßnahmen nach dem Gebrauchtwagenkauf

Wir zeigen anhand einer Checkliste, welche Kontrollen bei einem frisch erworbenen Gebrauchtwagen ratsam sind

18 Auf dem Weg zum Langstrecken-Rekord

Ein Mann und sein Mazda 121 wollen zusammen eine Million Kilometer schaffen

22 Lichttest

Im Test: Nachrüst-Leuchtmittel für H4- und H7-Scheinwerfer. Wie gut sind die LED-Retrofits?

29 Kaufvertrag

Herausnehmbares Musterdokument

30 Kleinwagen und Minicars

66 Kompaktwagen

98 Mittelklasse

114 Oberklasse

126 Sportwagen & Cabrios

136 SUV & Geländewagen

174 Vans & Hochdachkombis



Audi Q3



Dacia Duster

Mazda MX-5



Opel Grandland



Renault Kangoo



Tesla Model 3



Skoda Superb



VW Polo



VERZEICHNIS ALLER AUTOS

Audi A1	32	Skoda Octavia	88	Ford Kuga	146
Citroën C1	34	Skoda Rapid	90	Ford Puma	148
Citroën C3	36	Toyota Auris	92	Honda CR-V	150
Dacia Sandero	37	VW Golf VIII	93	Hyundai Tucson	151
Fiat 500	38	VW Golf VII	94	Kia Sorento	152
Ford Fiesta	40	VW ID.3	96	Kia Sportage	154
Honda Jazz	42	Audi A4	100	Mazda CX-5	155
Hyundai i10	43	BMW Dreier	102	Mercedes GLA	156
Hyundai i20	44	Ford Mondeo	104	Mercedes GLC	157
Kia Rio	45	Mazda 6	105	Mercedes GLE	158
Mazda 2	46	Mercedes C-Klasse	106	Mini Countryman	159
Mini	47	Opel Insignia B	108	Nissan Qashqai	160
Mitsubishi Space Star	48	Tesla Model 3	110	Opel Crossland	161
Opel Corsa	49	VW Passat	112	Opel Grandland	162
Peugeot 208	50	Audi A6	116	Peugeot 2008	164
Renault Clio	52	BMW Fünfer	118	Porsche Cayenne	165
Renault Twingo	54	BMW Siebener	120	Range Rover Evoque	166
Seat Ibiza	55	Jaguar XF	121	Renault Captur	167
Skoda Fabia	56	Mercedes E-Klasse	122	Toyota RAV 4	168
Smart Fortwo/Forfour	58	Mercedes S-Klasse	124	Volvo XC90	169
Suzuki Swift	60	Skoda Superb	125	VW T-Roc	170
Toyota Yaris	61	Audi A5	128	VW Touareg	171
VW Polo	62	Audi TT	129	VW Tiguan	172
VW Up	64	BMW Vierer	130	BMW Zweier Tourer	176
Audi A3	68	Mazda MX-5	131	Citroën Berlingo	178
BMW Einser/Zweier	70	Mercedes SLK/SLC	132	Ford B-Max	179
Ford Focus	72	Porsche 911	133	Ford (Grand) C-Max	180
Honda Civic	74	Porsche Boxster/Cayman	134	Ford Galaxy/S-Max	181
Hyundai i30	75	VW Beetle Cabrio	135	Mercedes B-Klasse	182
Kia Ceed	76	Audi Q5	138	Mercedes V-Klasse	184
Mazda 3	77	Audi Q3	140	Opel Zafira (Tourer)	185
Mercedes A-Klasse	78	BMW X3/X4	141	Renault Kangoo	186
Opel Astra	80	BMW X1	142	VW Caddy	188
Peugeot 308	82	BMW X5/X6	144	VW Touran	190
Renault Mégane	84	Dacia Duster	145	VW Multivan T6.1	192
Seat Leon	86			VW Sharan	194

AGENTURMODELL MACHT GEBRAUCHTE TEURER

MICHAEL TZIATZIOS, Leiter des Gebrauchtwagen-Managements bei DEKRA, über die aktuelle Situation auf dem Gebrauchtwagenmarkt, den Einfluss des Agenturmodells auf die Secondhand-Preise und die noch immer große Zurückhaltung beim Kauf gebrauchter Elektroautos.



Foto: Thomas Küppers, DEKRA

Herr Tziatzios, im vergangenen Jahr gab es mehr als doppelt so viele Besitzumschreibungen wie Neuzulassungen, und im Vergleich zum Tiefstand 2022 wechselten 840 000 Gebrauchtwagen mehr den Besitzer. Hat sich der Gebrauchtwagenmarkt also wieder vollständig erholt?

Das würde ich so nicht sagen. Die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes zeigt ja: Wir sind bei der Zahl der

Besitzumschreibungen nach wie vor nicht auf dem Niveau der Zeit vor der Corona-Pandemie. Damals, im Jahr 2019, wurden 7,2 Millionen gebrauchte Pkw umgeschrieben. Im vergangenen Jahr waren es 6,5 Millionen. Sie haben Recht, das ist eine Steigerung zum niedrigsten Stand, aber eine vollständige Erholung sieht nochmal anders aus.

Zeigt sich das auch bei den Preisen für Gebrauchtwagen?

Natürlich. Die Gebrauchtwagenpreise sind nach wie vor recht hoch, und sie sind stabil, weil das Angebot eben weiterhin nicht übermäßig groß ist. Erst wenn sich auf der Angebotsseite spürbar etwas bewegen würde, könnte man mit sinkenden Preisen rechnen.

Gibt es Fahrzeugkategorien, in denen die Gebrauchtpreise in den vergangenen zwölf Monaten spürbar nachgegeben haben?

Ja, bei den Elektrofahrzeugen ist das so. Die Restwerte sinken in diesem Bereich ganz klar.

Was sind die Gründe dafür?

Die potenziellen Käufer sind immer noch eher zurückhaltend. Man befürchtet, dass die verbaute Technik schnell veraltet, macht sich Sorgen wegen der Reichweiten und des Zustands der Batterie. Aber die Preise waren auch wirklich insgesamt zu hoch. Gerade, wenn man sich die Differenz zu den Neufahrzeugen anschaut, die die Hersteller in den Markt bekommen wollen und natürlich entsprechend günstig anbieten.

Und wie sieht es in der weiterhin nachfragestärksten Gebrauchtwagen-Kategorie bis 10 000 Euro aus?

Gerade im Bereich der Klein- und Kompaktwagen ist das Angebot aktuell ziemlich überschaubar. Wir haben speziell in dieser Kategorie einen klaren Verkäufermarkt: hohe Nachfrage, geringes Angebot, und das hält natürlich die Preise hoch. Das Ganze hängt unter anderem damit zusammen, dass eine Reihe von Herstellern die Kleinen und Kompakten in ihrem Neuwagen-Portfolio ordentlich ausgedünnt haben. Viele private Halter, die sonst vielleicht nachgekauft und ihren älteren Gebrauchten verkauft hätten, behalten

ihn zurzeit länger – auch deshalb, weil die tendenziell unsicheren Zeiten sie nicht gerade ermutigen, zu investieren.

Blicken wir mal auf die Kategorie der Sportwagen, die ebenfalls vom Schwund vieler Verbrennermodelle geprägt ist. So werden beispielsweise nach Audi TT und Jaguar F-Type Mitte des Jahres auch die letzten Mittelmotor-Porsche Boxster und Cayman ohne Nachfolger mit Verbrennungsmotor auslaufen. Sollten interessierte Secondhand-Käufer erst mal die Preisentwicklung abwarten oder bald zuschlagen?

Grundsätzlich ist der Blick in die Glaskugel ja nicht meine Lieblingsdisziplin. Aber so viel kann ich sagen: Wenn der Neuwagen-Nachschub versiegt, trägt das normalerweise natürlich nicht zu sinkenden Preisen am Gebrauchtmotor bei, ganz im Gegenteil. Und die Preise sind ja jetzt schon insgesamt recht hoch, wie gesagt. Auf der anderen Seite sind die Menschen, die über diese Art von Auto nachdenken, auch nicht unbedingt die, die ganz genau auf den allerletzten Euro schauen. Die Anschaffung eines Sportwagens ist ja seit jeher keine rein rationale Angelegenheit...

Gibt es weitere Faktoren, die sich auf das Marktgeschehen bei Gebrauchten auswirken?

Spannend wird die weitere Entwicklung im Neuwagenverkauf, Stichwort „Agenturmodell“. Das haben viele Hersteller in den letzten Jahren eingeführt, und dabei rückt der Vertragshändler mehr in die Rolle eines Maklers. Ich kaufe mein Neufahrzeug nicht mehr beim Händler, sondern beim Hersteller direkt, und der Händler verdient keine variable Marge, sondern eine fixe Provision. Das bedeutet im Umkehrschluss aber auch: Das Auto gehört, wenn es das Werk verlässt, dem Hersteller, und zwar so lange, bis es einen Käufer findet. Das heißt: Der Hersteller muss die Autos selbst kapitalisieren und drückt deshalb nicht die gleiche Anzahl von Neufahrzeugen in den Markt. Es wird nicht mehr auf Halde produziert, es gibt lange Lieferzeiten und zum Beispiel auch viel weniger Tageszulassungen. Wenn jetzt einzelne Hersteller wieder zurückrudern, was sich abzeichnet oder in manchen Fällen auch schon passiert ist, hat das natürlich auch Auswirkungen.

Nämlich?

Es wird früher oder später wieder vernünftige Tageszulassungen geben und günstigere Raten, und das wird dann in der Folge auch den Gebrauchtwagenmarkt beeinflussen, indem auch dort die Preise sinken. Wann genau das der Fall sein wird und in welchen Segmenten, ist eine andere Frage, die heute schwierig zu beantworten ist. Aber grundsätzlich: Wenn das Agenturmodell bei den Neuwagen zurückgedreht wird, geht die Tendenz bei den Gebrauchten sicher zum niedrigeren Preis.

Aktuell zeichnet sich ab, dass es einen Aufschub der Strafzahlungen an die EU aufgrund der Nichteinhaltung der CO₂-Flottenziele geben könnte. Die ab Mitte des Jahres erwartete Rabattschlacht bei neuen E-Autos zur Erreichung

der Flottenziele dürfte daher mehr oder weniger ausfallen. Wird dadurch der Druck auf die Restwerte gebrauchter E-Autos etwas gemildert?

Ich glaube nicht, dass sich das massiv auswirken wird. Ich bin sicher: Die Hersteller werden versuchen, die geforderte Marke von 25 Prozent verkaufter Elektrofahrzeuge zu erreichen – wegen der CO₂-Flottenziele genauso wie wegen der Marktdurchdringung. Viele haben sich ja strategisch längst festgelegt, wohin die Reise gehen wird, selbst wenn das Verbrenner-Aus am Ende doch nochmal geschoben werden sollte. Die Hersteller werden weiterhin ihre neuen E-Autos pushen, mit den üblichen Auswirkungen in Sachen Neupreis, und das schlägt natürlich auch auf die Bestandsfahrzeuge durch. Aber gerade bei den gebrauchten Elektrofahrzeugen gibt es, wie erwähnt, eine ganze Reihe von Faktoren, die die Preise drücken.

Lassen Sie uns darauf nochmal im Einzelnen eingehen. Sind die Leute wirklich immer noch so zurückhaltend, wenn es darum geht, ein gebrauchtes Elektrofahrzeug zu kaufen?

Ja, sie sind insgesamt zurückhaltend, überhaupt ein Elektrofahrzeug zu kaufen, ob neu oder gebraucht. Im vergangenen Jahr gab es in Deutschland 174 000 Besitzumschreibungen von batterieelektrischen Autos. Selbst zusammen mit den Hybriden kommt man da nicht annähernd auf zehn Prozent des Gesamtmarktes. Aber bei den Neuzulassungen liegt die Zahl sogar noch darunter. Die Stichworte sind, wie gesagt: Angst davor, dass die Technik schnell veraltet, dass die Reichweite nicht ausreicht und dass ich mit der Batterie die Katze im Sack kaufe.

Wie kann man diesen Sorgen begegnen?

Bei den Reichweiten tut sich ja schon eine ganze Menge. Für sehr viele Nutzerprofile ist die Elektromobilität unter diesem Aspekt heute wirklich eine vernünftige Option, wenn man es rational betrachtet. Was den Batteriezustand angeht, gibt es die Möglichkeit, ihn unabhängig testen zu lassen. Damit meine ich natürlich nicht das bloße Auslesen einer Herstellerangabe aus dem Batteriemangement-System, sondern einen echten Test, wie ihn DEKRA zum Beispiel schon seit zweieinhalb Jahren anbietet. Damit bekomme ich schnell eine verlässliche Aussage zum „State of Health“ der Batterie.

Wie funktioniert dieser Test genau?

Wir messen bei einer kurzen Belastung der Batterie bestimmte Werte in ihrem Inneren. Aktuell besteht diese Belastung aus einer kurzen Testfahrt, ab dem vierten Quartal funktioniert sie alternativ auch mit einem sehr kurzen Ladevorgang. Die gemessenen Werte werden durch einen komplexen Algorithmus analysiert und bewertet – das Ganze basierend auf einer so genannten Parametrierung, bei der wir das Fahrzeug- beziehungsweise Batteriemodell im Neuzustand unter unterschiedlichsten Bedingungen vermessen haben. Durch diese aufwändige Vorarbeit kann der eigentliche Test am realen Fahrzeug dann so schnell und doch so präzise sein: Nach 15 Minuten wissen Sie Bescheid. Aktuell bieten wir das patentierte Verfahren für über 140 Fahrzeugmodelle an.

MICHAEL TZIATZIOS

Automobilkaufmann, geboren 1969 in Hamburg

1989 bis 2009

führende Positionen im Fahrzeughandel für Hersteller, Importeure und im automobilen Mittelstand, schwerpunktmäßig im Gebrauchtwagensegment.

Seit 2009 Leiter Gebrauchtwagen-Management, DEKRA Automobil GmbH

INTERVIEW

Wie viele Tests haben Sie denn seit der Einführung schon durchgeführt, und was sind Ihre Erfahrungen?

Die Kollegen aus unserer zuständigen Service Division Vehicles haben über 25 000 Tests gezählt. Und insgesamt muss man sagen: Die Batterien sind wirklich gut. Man darf da nicht seine Erfahrungen zum Beispiel mit dem Smartphone-Akku zugrunde legen. Wir alle haben ja schon erlebt, dass beim Handy nach wenigen Jahren die Akku-Kapazität deutlich nachlässt. Das zeigen unsere Auswertungen bei Elektrofahrzeugen so nicht. Im Gegenteil: Wir stellen auch bei höheren Laufleistungen in den meisten Fällen noch einen „State of Health“ über 90 Prozent fest. Bestes Beispiel war eine Taxiflotte in München. Dort haben wir sechs Jaguar I-Pace getestet. Die hatten Laufleistungen zwischen 180 000 und 260 000 Kilometern und lagen alle noch zwischen 95 und 97 Prozent. Und Sie können davon ausgehen, dass diese Autos im alltäglichen Taxibetrieb nicht besonders schonend geladen wurden – immer schnell, immer voll, für die maximale Reichweite im Alltagsbetrieb.



Heißt das, dass man gebrauchte E-Autos bedenkenlos kaufen kann?

Nein, Bedenkenlosigkeit ist keine gute Idee bei Gebrauchtwagen, egal mit welchem Antrieb. Ja, man kann erst einmal grundsätzlich davon ausgehen, dass die Antriebsbatterien von batterieelektrischen Fahrzeugen und von Hybriden in der Regel langlebig sind und ihre Kapazität über hohe Laufleistungen erhalten. Natürlich gibt es aber eben doch auch die einzelnen Ausreißer, bei denen das nicht so ist. Und ein solches Auto will man ja dann möglichst nicht kaufen. Deshalb unsere Empfehlung: keine grundlegenden Vorbehalte pflegen, aber auch nicht blind vertrauen, sondern das konkrete Fahrzeug unabhängig testen lassen.

Stichwort Vertrauen: Toyota gibt für seine Hybridmodelle bis zu 15 Jahre Garantie bei Einhaltung der Wartungsintervalle. Erwarten Sie, dass die Hersteller bald auch für ihre gesamten E-Autos, also nicht nur für die Batterie, wesentlich längere Garantiezeiträume als derzeit anbieten werden oder sogar müssen?

Grundsätzlich ist es ja nicht neu, dass asiatische Hersteller ihre Garantiezeiträume ausweiten, um potenzielle Käufer zu überzeugen. Es ist ja auch eine sinnvolle Maßnahme: Wenn ich von der Qualität meiner Technologie oder meines Produkts überzeugt bin, die Zielgruppe ist es aber – aus welchen Gründen auch

immer im konkreten Fall – aktuell noch nicht, dann schadet es nicht, den Leuten das gefühlte Risiko mit Hilfe solcher Garantieverprechen abzunehmen. Deshalb würde es mich nicht überraschen, wenn sich auch europäische und deutsche Hersteller in diese Richtung bewegen würden, gerade was die Elektrofahrzeuge angeht.

Aufgrund der Preissteigerungen bei Gebrauchtwagen nimmt auch die Nachfrage nach Finanzierungsmöglichkeiten zu. Welche Finanzierungsform empfehlen Sie Gebrauchtkäufern?

Das lässt sich nicht pauschal beantworten, weil jede Situation individuell verschieden ist. Was ich empfehle, ist, sich die verschiedenen Möglichkeiten genau anzuschauen. Wenn ich ein Fahrzeug nicht „in bar“ kaufen kann, dann kommt Leasing in Frage oder eben eine Finanzierung. Da muss man sich dann die jeweiligen Raten genau anschauen und durchrechnen. Einen Aspekt sollte man aber nicht außer Acht lassen: Wenn ich das Fahrzeug finanziere und kaufe, dann bin ich Eigentümer und Besitzer. Ich kenne die Schlussrate am Ende der Laufzeit, und was mit eventuellen Schäden ist, entscheide ich selbst. Beim Leasing bleibt die Leasinggesellschaft Eigentümerin, und am Ende werden eventuelle Schäden dann noch abgerechnet. In der Hinsicht habe ich mehr Planbarkeit bei der Finanzierung. Natürlich kann Leasing aber auch Vorteile haben. Wie gesagt: Man muss sich das immer jeweils im Detail anschauen.

Werfen wir zum Schluss noch einen Blick auf Gebrauchtwagen, die als „reparierter Unfallschaden“ oftmals preisgünstiger angeboten werden. Sollte man um solche Offerten grundsätzlich einen Bogen machen?

Ich denke nicht, dass man grundsätzlich davor zurückschrecken muss. Genau hinschauen lohnt sich aber – wie immer beim Thema Gebrauchtwagen – eben auch hier. Wichtig ist, dass die Reparatur fachgerecht ausgeführt ist.

Was versteht man unter einer fachgerechten Reparatur? Auf welche Nachweise oder Dokumente sollte man als Käufer bestehen?

Ich würde kein repariertes Unfallfahrzeug kaufen, ohne eine detaillierte Reparaturrechnung gesehen zu haben. Dann weiß ich: Was war kaputt, wie ist es repariert worden und von wem? Wenn das eine Vertragswerkstatt ist oder ein zertifizierter Karosserie- und Lackbetrieb oder auch eine freie Werkstatt, die ich zum Beispiel selbst kenne, dann kann das reparierte Fahrzeug durchaus eine Überlegung wert sein. Übrigens: Zur fachgerechten Reparatur gehört natürlich zuallererst die Einschätzung, welche Art von Schaden sich überhaupt sinnvollerweise reparieren lässt. Unfall ist ja auch nicht gleich Unfall. Wenn nach einem Parkrempler alles wieder fachgerecht instandgesetzt ist, sehe ich kein Problem. Und vor dem Kauf nochmal einen Sachverständigen auf das Auto schauen zu lassen, kann sicher auch nie schaden.

Das Interview führte auto motor und sport-Redakteur Uli Holzwarth

„
UNSERE TESTS
ZEIGEN, DASS
DIE AKKU-KA-
PAZITÄT IN DER
REGEL SELBST
BEI HÖHEREN
LAUFLEISTUN-
GEN KAUM
NACHLÄSST

“

ERSCHWINGLICH UND ELEKTRISCH?



DER FAKTENCHECK IN DER NEUEN AUSGABE

MO/OVE liefert kompetente und tiefgründige Informationen für alle Elektro-Fans und -Interessierte. Durch verschiedenste Langzeittests, unabhängige Reportagen und Experten-Interviews begleiten wir aktiv den Wandel der Mobilität.



NEU! JETZT IM HANDEL
ODER ONLINE:
[auto-motor-und-sport.de/moove](https://www.auto-motor-und-sport.de/moove)



EIN SCHWEDE AUS HOLLAND FÜR DEUTSCHLAND

Es ist nicht mehr so schlimm wie vor zwei, drei Jahren. Aber wirklich erholt hat sich der **GEBRAUCHTWAGENMARKT** noch immer nicht. Gerade auch bei etwas älteren Autos halten sich die Preise weiter auf hohem Niveau, und für einige Modelle, wie etwa den Volvo V70, ist das Angebot extrem begrenzt. Gute Exemplare werden in Deutschland selten gehandelt. In den Niederlanden allerdings bedeutend häufiger.

Es hatte Monate gedauert. Immer wieder mal war einer aufgetaucht. Doch immer wieder gab es irgendeinen Haken: Optik, Historie, Standort, Ausstattung, Zustand. In der Regel waren die Laufleistungen astronomisch, die Probefahrten zwischen ernüchternd und beängstigend, die Innenräume Kleintiergehegen ähnlich.

Die meisten Volvo V70 der ersten (1996–2000) und zweiten Generation (2000–2007), die als Gebrauchtwagen angeboten werden, verdienen vielmehr die Bezeichnung „Verbrauchtwagen“. So war die Suche nach einem erhaltenswerten Exemplar, das sich über viele weitere Jahre als Alltagswagen würde eignen können, eine Übung in Geduld und Frustrationstoleranz geworden. Ein passender Volvo aber, Benziner, egal ob Sauger oder Turbo, Schaltgetriebe, mit maximal vier Erdumrundungen auf dem Kilometerzähler und belegter Servicegeschichte, war nicht aufgetaucht.

Zu etwaigen Alternativen fehlte es meiner Frau und mir an Bereitschaft, sich darauf einzulassen: „Dem kann ich mich nur mit verbundenen Augen nähern“ (Mazda 6 Kombi), „Meinst du nicht, dass da sogar dem Hund schlecht wird von?“ (Toyota Avensis Kombi), „Was soll das denn sein?“ (Honda Civic Tourer). Wesentlich besser kamen auch VW Caddy und Skoda Octavia nicht weg. Immer wieder derselbe Zirkel aus Argumenten und Einwänden, immer wieder dasselbe Ergebnis: lieber ein V70.

Aber wenn sich doch keiner findet? Um Stuttgart nicht, um Köln oder München oder Trier oder Dresden ebenso wenig? Ein Monat ver-

ging, dann der nächste und noch einer, bis uns schließlich im Januar letzten Jahres die Urlaubsreise nach Bergen in Nordholland führte. Dort war der eigene V70, der, den nach nunmehr 18 gemeinsamen Jahren ein anderer ablösen sollte, nicht mehr wie zu Hause eine Ausnahme im Straßenbild. Er war einer von vielen. Und neben der Überlegung, ihn doch über die 300 000er-Marke hinaus zu behalten und sich all den kleinen Baustellen zu widmen, stand eines Abends ein Gedanke im Raum: Wenn die Volvo-Kombis auf den niederländischen Straßen so omnipräsent sind, vielleicht sind sie es ja im Handel ebenfalls.

Warum also nicht mal hier, in den Niederlanden, nach einem gebrauchten Volvo gucken? Wobei sofort Bedenken aufkamen: Ist das auch so eine leichtfertige Idee aus der Urlaubs-laune heraus wie mit dem Rotwein, der in Italien doch so hervorragend geschmeckt hat? Was kann man an Gebrauchten erwarten in einem Land, das sonst symbolisch für allerhand Käse steht? Das Internet lieferte sehr schnell eine Antwort: Wenn es um Volvo V70 geht, auf jeden Fall einiges mehr als in dem Land, das sonst symbolisch für Sauerkraut und Lederhosen steht.

Rascher Fahndungserfolg

Die Suche, die bis dahin über Monate kein zufriedenstellendes Ergebnis gebracht hatte, zeigte über marktplaats.nl gleich mehrere taugliche Kandidaten, einige von ihnen auf dem Hof von VTR Automotive in Rheden bei Arnhem. Der Händler, Thomas van't Rot, bezeichnet sich selbst als „dé Volvo Specialist van de Velu-



Thomas van't Rot,
VTR
Automotive,
Rheden

„ Ich hole rund 250 Volvo pro Jahr aus Schweden. Warum? Sie sind gepflegt, die Geschichte ist belegt. Das schätze ich!

we“, nachdem er seit nun 14 Jahren in der Hauptsache gebrauchte Volvo verkauft. „Die meisten von ihnen“, sagt Thomas, 35, „finde ich in Schweden. Ich suche jeden Tag, und alle ein, zwei Wochen kommt ein Transporter.“ Auf's Jahr gerechnet, schätzt er, dabei mit dem Daumen wackelnd, setze er etwa 350 Autos um, davon allein 250 Volvo aus Schweden. Einer von ihnen ist barentsblau und seit der Erstzulassung in Schweden Ende 2006 etwa 142 500 Kilometer gelaufen. Er hat den Fünfzylindermotor mit 170 PS, ein Schaltgetriebe, Klimaautomatik, Sitzheizung – und neben der leider festen Anhängerkupplung

Der Dachspoiler steht ihm nicht schlecht, die Anhängerkupplung trägt er mit Würde



Fotos: Michael Orth

GEBRAUCHTKAUF IM EU-AUSLAND



ein paar andere optische Mängel. Dazu einen fünfstelligen Preis auf der Windschutzscheibe. Nicht billig.

Transparenz dank Carfax

Andererseits fühlt sich das Auto bei der Probefahrt durchs Dorf, drum herum und auf der Schnellstraße auch nicht so an, und neben dem durchgestempelten Serviceheft kann Thomas im Büro ein Carfax-Dokument vorlegen. Carfax ist ein web-basierter kommerzieller Dienst, der über die Identifikationsnummer eines Fahrzeugs dessen Historie nachvollzieht: Inspektionen, Werkstattbesuche und Kilometerstände samt Datum, Besitzer, etwaige Unfälle oder Diebstahl.

„In den Niederlanden wie auch in Schweden“, sagt Thomas, „ist Carfax keine Besonderheit. Und wenn du dir das Serviceheft von diesem V70 ansiehst, brauche ich nicht lange zu erklären, warum ich so ein Auto lieber blind in Schweden als vor Ort in Deutschland kaufen würde.“

Thomas aber kauft nicht blind. Er hat einen Kompagnon, der sich im Zweifel die Autos ansieht. „Das muss er selten. Meist kaufe ich von drei Firmen in Schweden und kann an einer Hand abzählen, wie oft in den

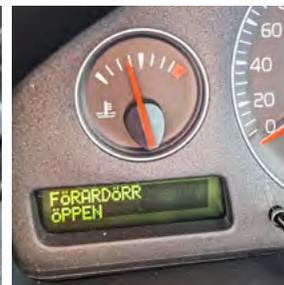
Sehr sauberer Fünfzylinder, Zahnriemen neu, Öl gewechselt. Zuverlässig und sehr robust

Selbst nach 18 Jahren keine abgegriffenen Bedienelemente

Auto als Fremdsprachenlehrer: „Fahrertrüben offen“. Beste Nachricht: „Keine Mitteilungen“

Thomas hat sich als Händler von gebrauchten Volvo, in der Regel aus Schweden, etabliert

18 JAHRE IN SCHWEDEN, JETZT ÜBER DIE NIEDERLANDE NACH DEUTSCHLAND: V70



Das durchgestempelte Serviceheft zeigt regelmäßige, aber keine außerplanmäßigen Werkstattbesuche. Auf Nachfrage schickten die schwedischen Werkstätten sogar die Inspektionsrechnungen

Die auf den Alufelgen aufgezogenen Reifen in der Größe 195/65 R 15 rollen komfortabel ab

Viele Extras hat dieser V70 zwar nicht, aber eine Sitzheizung gehört dazu

Gebrauchtkauf in den Niederlanden

Warum über die Grenze schauen?

- Weil das Angebot, je nach Modell, deutlich besser respektive umfangreicher ist.
- Weil manchmal die Historie sogar elektronisch belegt ist.
- Weil ein besonderes Exemplar (Farbe, Ausstattung, Motorisierung, Sonderserie) verfügbar ist.
- Weil ein Exemplar zu einem sehr guten Preis verfügbar ist.
- Weil der Anfahrtsweg vielleicht kürzer ist.
- Weil das Käuferlebnis unter Umständen angenehmer ausfällt.

Wo und wie suchen?

Andere Länder, andere Plattformen. In den Niederlanden zum Beispiel gibt es ein viel genutztes Äquivalent zu kleinanzeigen.de namens **marktplaats.nl**. Alternativ lässt sich eine Suche über ooyyo.com anlegen. Die Suche nach Volvo-Autos in Schweden erlaubt etwa die Plattform bytbil.com. Aber auch mobile.de und autoscout24.de liefern zahlreiche Ergebnisse, wenn bei den Suchkriterien etwa für einen Volvo-Kombi die Niederlande als Suchgebiet spezifiziert werden. Empfehlenswert ist wegen der gesamten Abwicklung mit COC-Papieren, Transfer-Kennzeichen und Rechnung der **Kauf beim Händler**. Unweit der deutschen Grenze hat Thomas van't Rot bei VTR Automotive in Rheden eine große Auswahl verschiedener Volvo-Modelle, und in Druten hat auch Driessen Autos stets viel Schwedisches auf dem Hof.



Das ist zu beachten

Auto ist nicht gleich Auto und Euro-Ausland nicht gleich Euro-Ausland. Der freie Warenverkehr in der EU ist im Falle von Autos nicht uneingeschränkt frei. Zoll ist zwar keiner zu entrichten. Aber: **Junge Gebrauchte** (Alter bis sechs Monate oder 6000 km Laufleistung) werden wie Neuwagen klassifiziert. In



dem Fall ist die **Mehrwertsteuer** dort zu zahlen, wo das Auto angemeldet, nicht da, wo das Auto gekauft wird. Sie müssen sich dazu innerhalb von zehn Tagen nach Einfuhr bei der deutschen Finanzbehörde melden. Sollten Sie einen solchen Wagen beim Händler kaufen, kann Ihnen dieser eine Rechnung ohne Mehrwertsteuer ausstellen oder die gezahlte Steuer später zurückerstatten. Bei **älteren Gebrauchtwagen** ist nach Einfuhr nach Deutschland keine Mehrwertsteuer mehr zu zahlen. In den Niederlanden werden solche Angebote als „Marge-Autos“ bezeichnet. Der Händler führt keine Umsatz-, sondern eine Steuer von fünf Prozent auf seinen Gewinn ab.

Zulassung: Was genau braucht es? Zusätzlich zu den Unterlagen, die für die Zulassung jedes Fahrzeuges nötig sind, braucht man die sogenannten **COC-Papierre**. Das „Certificate of Conformity“ bescheinigt, dass der Wagen den europäischen Zulassungsvoraussetzungen entspricht, also über eine EU-Typgenehmigung verfügt. Bei einem anständigen Händler sollte der Service, die COC-Papiere vom Hersteller anzufordern, im Kaufpreis enthalten sein. Sonst werden gerne Gebühren bis zu 250 Euro dafür verlangt. Meist dauert es zwei bis drei Wochen, bis die Papiere vorliegen.

Die mängelfreie **Hauptuntersuchung** aus dem EU-Ausland kann in Deutschland anerkannt werden, wenn zum Zeitpunkt der Prüfung das Fahrzeug dort geführt worden ist und die HU der Richtlinie 2014/45/EG entspricht. Das sollte auf dem Prüfdokument vermerkt sein, dazu die Fahrzeug-Identifikationsnummer auftauchen und der Gültigkeitszeitraum der Hauptuntersuchung. Allerdings variiert der Erfahrung nach die Handhabung von Zulassungsstelle zu Zulassungsstelle und in Abhängigkeit von den Ländern, in denen die HU durchgeführt wurde. So kann zum Beispiel die niederländische Prüfung APK in Stuttgart

bedenkenlos akzeptiert werden, eine Prüfung aus Italien oder Frankreich in Berlin oder Frankfurt unter Umständen aber nicht. Es empfiehlt sich also, vorab mit der Zulassungsbehörde Rücksprache zu halten.

Zur **Überführung** dürfen keine deutschen Kennzeichen benutzt werden. **Ausfuhrkennzeichen** mitsamt den dazugehörigen Unterlagen, Zulassungsbescheinigung 1 + 2, zu besorgen und zu montieren, ist eine Serviceaufgabe des Händlers. In den Niederlanden heißt die Zulassungsbescheinigung „Kentekenbewijs“. Dafür sind inklusive der 14 Tage gültigen Versicherung rund 160 Euro einzurechnen.

Garantie: In den Niederlanden wie auch im sonstigen europäischen Ausland ist die Gewährleistung eigentlich nach EU-Recht geregelt. Nicht anders aber als in Deutschland unterlaufen viele, wenn nicht die meisten Händler gerade bei älteren Autos die Bestimmungen, indem sie die Autos für Export oder Gewerbe oder Bastler ausweisen. Im konkreten Fall – Kauf eines 18 Jahre alten Volvo V70 beim Händler in den Niederlanden – gab es einen Monat Garantie auf Motor und Getriebe.

Die **Bezahlung** kann in den Niederlanden bis zu 10 000 Euro in bar erfolgen. Allerdings entscheidet der Händler, ob er das akzeptiert oder nicht. Größere Beträge müssen vorab überwiesen werden. Das geht online reibungslos.



GEBRAUCHTKAUF IM EU-AUSLAND

Grandiose Sitze, hervorragende Ergonomie, viel Platz. Aber: kein Cupholder, kein DAB-Radio, kein PDC. Na und?

Der Volvo hat eine elektronisch dokumentierte Historie. Kilometerstand unlogisch? Nur ein Tippfehler



Datum	Km Stand	Anmerkungen
03-11-2008		Neuwa signatur geprepariert Type signatur: autoleda
03-01-2009		Neuwa signatur geprepariert Type signatur: autoleda
03-01-2009	43.000 km	Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar Anzeige: autoleda
03-11-2009		Neuwa signatur geprepariert Type signatur: autoleda
01-10-2009	67.700 km	Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar Anzeige: autoleda
04-01-2010	93.800 km	Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar Anzeige: autoleda
01-01-2010	111.000 km	Überprüft in Zwickau
02-04-2010		Neuwa signatur geprepariert Type signatur: autoleda
22-04-2010		Reparatur geprepariert Neuwa signatur geprepariert Type signatur: autoleda
20-09-2010	141.400 km	Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar
07-04-2011		Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar
04-08-2011	147.700 km	Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar
09-04-2012	149.400 km	Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar
07-04-2012	150.500 km	Überprüft in Zwickau Type inspektion: regalar
03-04-2012	157.400 km	Überprüft in Zwickau
12-01-2012	157.400 km	Überprüft in Zwickau



14 Jahren, die ich das jetzt mache, mal was danebenging. Dieser Blaue hier gehört sicher nicht dazu.“

Aber der Reifen vorn rechts wummert zwischen 80 und 100 km/h, der Stoff an den A-Säulen löst sich, und ein Lüftungsgitter ist zerbrochen. „Dann beheben wir das ohne Aufpreis“, kommt es von Thomas sofort. „Es wird aber einen Monat dauern, bis das Auto so weit ist“, schiebt er hinterher und erklärt, dass dann Zahnriemen und Wasserpumpe noch getauscht, ein Service und die niederländische Hauptuntersuchung APK gemacht sowie die COC-Papiere von ihm angefordert werden.

Die EC-Karte steckt zur Anzahlung fast im Schlitz des Lesegeräts, da be-

fällt uns überfallartig der Zweifel: Nicht doch lieber einen V70 der dritten Generation ab 2007 nehmen? Da steht ein weißer, innen extravagant in Rot beledert, dort ein schwarzer im R-Design, beide 230 PS. Und dem 2.5 T mit 200 PS steht das helle Metallic-Blau verdammt gut. Es passt zur zurückgenommenen Sachlichkeit des Innenraums. Außerdem haben alle ein Schaltgetriebe mit sechs Gängen.

Thomas schüttelt den Kopf. „Es ist natürlich deine Entscheidung“, räumt er ein. „Der letzte V70 kann bestimmt vieles besser als der Vorgänger. Aber das macht ihn nicht automatisch zum besseren Auto. Er ist komplexer, und das Blech ist nicht mehr das, was es mal war.“

Keine Probleme bei der HU

Lange ist es davor in unserem Gespräch um Anforderungen und Fahrprofil gegangen. Infolgedessen rät Thomas nun ganz klar zum Probe gefahrenen V70 der zweiten Generation, obwohl er an seinen teureren Alternativen sicher mehr verdienen würde. Das schafft durchaus Vertrauen. Wir schlagen ein, der Handel gilt.

Dann: vier Wochen warten. Vier Wochen sind lang. Da kann man eine Menge Vorfreude kultivieren. Oder auch Sorgen: Ist wirklich alles so gut, wie es aussieht mit dem Schweden-Volvo? Wird tatsächlich alles so gemacht wie versprochen? Und gibt es mit TÜV und Zulassung wirklich keine Probleme?

Nein, die gab es nicht. Und, ja, alles, was Thomas versprochen hatte, wurde auch erledigt. „Schick mir mal ein Bild, wenn du gut nach Hause gekommen bist und den Wagen in Deutschland angemeldet hast“, verabschiedete er uns.

Das Foto hat er bekommen, dazu einen Kommentar: „Volvo lief super auf dem Heimweg, keine Vorkommnisse bisher. Dank je wel, tot ziens.“

Text: Michael Orth

FAZIT

Lohnt der Gebrauchtkauf im Ausland? Klare Antwort: Vielleicht. Stark abhängig ist das unter anderem vom persönlichen Anforderungsprofil, noch mehr vom Modell und dessen Verfügbarkeit. Und unter Umständen auch vom Käuferlebnis, das man sich

wünscht. In diesem konkreten Fall war das Käuferlebnis durchweg positiv, der Händler freundlich und sein Service vorbildlich. Ein finanzieller Mehraufwand, was Überführung oder Zulassung betrifft, entstand verglichen zu einem Kauf in Deutschland nicht.



VOLVO V70 (TYP S, P26, 2000–2007)

AUF EINEN BLICK



MODELLGESCHICHTE

1996 führt Volvo die erste Generation des V70 ein. Es ist die Weiterentwicklung des 850. Die Limousine heißt S70

2000 startet die zweite V70-Generation. Limousinen: S60 und S80

2002/2003 Fließender Übergang vom 2.4T (200 PS) zum 2.5T (210 PS)

2003 Topmodell V70 R mit 300 PS und Allradantrieb

5/2004 Modellpflege. Neuer Kühlergrill, Ausstattungslinien Kinetic, Momentum, Summum. Bessere Fertigungsqualität, T5 erstarkt um 10 auf 260 PS

2/2007 Marktstart der dritten V70-Generation

UNTERHALTSKOSTEN UND MARKTSITUATION

Generell sind V70 infolge ihrer robusten Konstruktion mit überschaubarem Aufwand, auch finanziell, zu unterhalten.

Haftpflicht V70, 170 PS: Typklasse 15, Teilkasko 15, Vollkasko 12. Die Preise starten knapp vierstellig für sehr verlebte Exemplare, für gut gepflegte dürfen sie auch fünfstellig sein. T5 und R reißen deutlich nach oben aus. Sehr überschaubares Angebot in Deutschland, bei mobile.de circa 120 Exemplare, davon etwas mehr als die Hälfte Benziner.

Ford war noch nicht bei Volvo eingestiegen, als man Ende der 1990er-Jahre begann, die **zweite Generation des V70** zu entwickeln. Was gemeinhin als Qualitätskriterium betrachtet wird, und tatsächlich hat die Erfahrung inzwischen belegt, dass die **Dauerhaltbarkeit** des ab 2000 angebotenen Kombi dem Ruf der Marke gerecht wird. Generell gilt, dass die Verarbeitungsqualität mit dem **Facelift zum Modelljahr 2005** (ab Mai 2004) deutlich besser ausfällt, die Elektrik weniger Probleme bereitet. Gleichwohl ist bei den unterdessen mindestens 18 Jahre alten Autos besonders auf **dokumentierte regelmäßige Wartung** und Pflege zu achten. Dann müssen auch **hohe Laufleistungen nicht schrecken**. Zum Budget sollte man rund 1500 Euro in der Hinterhand halten, um Verschleißteile ersetzen zu können, etwa am Fahrwerk, an Bremsen oder den Motorlagern. Als Anbieter hat sich **skandix.de** einen guten Namen gemacht, dasselbe gilt für schwedenteile.de.

DARAUF GILT ES ZU ACHTEN



- 1** Verschleiß an der Vorderachse
- 2** Reifen mit ungleichmäßigem Laufbild
- 3** Funktion Klimaanlage/-automatik

- 4** Bremsen verschlissen?
- 5** Zahnriemen gewechselt?
- 6** Kurbelgehäuse-Entlüftung

Empfehlenswerter Antrieb

Der zweite V70 hat, wie sein Vorgänger, stets einen Reihen-fünfcylinder, der in jeder Version, Saug- oder Turbobenziner wie auch Turbodiesel, für hohe Zuverlässigkeit steht und für hohe Laufleistungen gut ist – Hochdruck-Turbos und Diesel mit gewissen Einschränkungen. Letztere scheitern zudem an Einfahrverboten der Städte. Die beiden Saugbenziner mit 140 respektive 170 PS sind identisch, die Drosselung erfolgt allein über die Software. Sie taugen mit Fünfgang-Handschaltung als geruhsame Sorglos-Variante mit Verbräuchen unter zehn Liter. Wer Automatik möchte, sollte den sogenannten Low Pressure Turbo 2.4T oder 2.5T wählen. Dabei geht es weniger um die Leistung als um das bullige Drehmoment. Der Mehrverbrauch zum Sauger hält sich in Grenzen. Beide sind auch mit Allradantrieb zu haben.

DATEN (VOLVO V70 2.4)

Fünfcylinder-Reihenmotor, vorn quer, Bohrung x Hub 90 x 83 mm, Hubraum 2435 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 230 Nm bei 4500/min, manuelles Fünfganggetriebe, Vorderradantrieb.

MASSE UND GEWICHTE

Länge x Breite x Höhe 4710 x 1804 x 1464 mm, Leergewicht 1570 kg.

FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH

0–100 km/h 9 s, Vmax 220 km/h, Verbrauch um 9 Liter.

Kurz und knapp

- + Langlebige und einigermaßen anspruchslose Motoren
- + Solide Konstruktion
- + Gute Rostvorsorge
- + Vorbildliche Ergonomie
- + Erstklassige Sitze
- + Große Laufruhe
- + Gute Übersichtlichkeit
- + Hohe Variabilität, viele Lademöglichkeiten
- + Ersatzteilversorgung problemlos
- Saugbenziner eher phlegmatisch
- Elektrikprobleme bis 5/2004
- Sehr großer Wendekreis
- Laufleistung meist jenseits von 200.000 km

TESTS IN DIESEN AUSGABEN

V70 2.4 T (200 PS): FB 2/2000, VT 7/2000; T5 (250 PS): ET 6/2000; T5 Summum (260 PS): VT 26/2005; Bifuel (140 PS): VT 19/2004.



Kabel und Schläuche: Auf der Suche nach Marderbissen alle erreichbaren Schläuche prüfen



Innenraumfilter: Tauschkandidat Nummer eins nach Kauf, da sich hier auch Schimmel ausbreiten kann



Zahnriemen: Bei überschrittenem Wechselintervall den Austausch nicht auf die lange Bank schieben

KONTROLLE IST BESSER

Einfach darauf vertrauen, dass der **NEU GEKAUFTE GEBRAUCHTWAGEN** fit ist? Lieber nicht, erst ein gründlicher Check des noch unbekanntes Autos bringt Sicherheit. Wir zeigen, worauf es ankommt.



Luftfilter: Ein Blick auf die meist recht einfach zugänglichen Filtereinsätze empfiehlt sich immer

Die schönste Zeit des Jahres möchte man am Meer, im Hotelpool oder in den Bergen verbringen. Aber garantiert nicht am Haken eines Abschleppwagens, weil der neu erstandene Gebrauchtwagen technisch doch nicht so glänzend dasteht, wie es der frisch polierte Lack suggeriert.

Das Risiko solch unliebsamer Erlebnisse mit dem noch unbekanntes Gefährt lässt sich jedoch mithilfe eines gründlichen Vorabchecks aller wichtigen Baugruppen deutlich reduzieren. Etliche Prüfpunkte können sogar technisch weniger Bewanderte in Angriff nehmen. Orientieren Sie sich dabei an unserer nebenstehenden Checkliste!

Sie möchten diese Arbeiten doch lieber einem Profi überlassen? Kein

Problem. Viele Werkstätten, aber auch Prüforganismen bieten solche von der Hauptuntersuchung unabhängigen Gebrauchtwagen-Checks für Privatkunden an. Der Vorteil: Hier können ebenso Kontrollen rasch erledigt werden, die entweder eine Hebebühne, spezielle Vorrichtungen wie etwa einen Bremsenprüfstand oder einfach tieferes Fachwissen erfordern. Solche Kontrollen und Arbeiten, die man als Laie besser den Werkstattexperten überlässt, haben wir in der Checkliste farblich gekennzeichnet.

Vieles kann man jedoch selbst erledigen. Für einen intensiveren Check des frisch erworbenen Gebrauchtwagens sollte man sich Zeit nehmen und dabei systematisch von vorne nach hinten arbeiten. Eine Hebebühne (Mietwerkstatt) oder eine

Grube sind hilfreich für alle Kontrollen am Unterboden. Zur Not kann man sich mit einem Smartphone oder einer Digitalkamera behelfen, mit denen sich schlecht einsehbare Stellen ablichten lassen.

Beim Blick unter die Motorhaube nicht nur auf Motor, Luftfilter oder Keilriemen achten, sondern auch auf den Wasserkasten unterhalb der Frontscheibe, insbesondere bei Laterneparkern. Denn Laub und Schmutz können hier die Abläufe verstopfen und zu üblen Wassereintritten in den Innenraum führen.

Weiter geht es dann mit den rechts aufgeführten Prüfpunkten. Getreu dem Motto: lieber die Checkliste abhaken als das Auto am Haken!

Text: Uli Holzwarth

Checkliste für frisch erworbene Gebrauchtwagen

SICHERHEITSRELEVANTE BAUGRUPPEN	GEPRÜFT:	GEPRÜFT:
Beleuchtungsanlage		
Funktionieren die Leuchtmittel aller Scheinwerfer und Leuchten einwandfrei? Gibt es Beschädigungen oder trübe, vergilbte Frontscheinwerfer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind Ersatz-Leuchtmittel, insbesondere für die Scheinwerfer, vorhanden?	<input type="checkbox"/>	
Ist die Einstellung der Scheinwerfer korrekt und ohne Blendwirkung? (Beladung!)*	<input type="checkbox"/>	
Bereifung		
Bei Zubehör-Rädern: Ist die aufgezoogene Rad-Reifen-Kombination zulässig?	<input type="checkbox"/>	
Profiltiefe und Alter der Reifen (DOT-Kennzeichnung: _____)	<input type="checkbox"/>	
Laufflächen und Flanken der Reifen sowie alle Felgen ohne erkennbare Beschädigungen?	<input type="checkbox"/>	
Luftdruck vorn und hinten wie vorgeschrieben (Beladung berücksichtigen)?	<input type="checkbox"/>	
Bei Autos mit Ersatzrad: Sind Wagenheber und passendes Werkzeug zum Radwechsel vorhanden? Alter, Zustand und Luftdruck des Reifens okay?	<input type="checkbox"/>	
Bei Automodellen ohne Ersatzrad: Ist das Reifenreparaturset komplett mit Kompressor und Dichtmittel vorhanden? Ablaufdatum des Dichtmittels beachten!	<input type="checkbox"/>	
Bremsanlage		
Sichtkontrolle der Bremsscheiben: Sind sie frei von Rost oder tieferen Riefen? Wie ist der Zustand von Bremsbelägen (Verschleiß) und Schläuchen?	<input type="checkbox"/>	
Stimmt der Stand der Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter? Eine dunkle Verfärbung ist ein Hinweis auf Überalterung – im Zweifel Check beim Profi!	<input type="checkbox"/>	
Drehen alle Räder bei angehobenem Fahrzeug frei, oder läuft eines schwerer als die anderen? Achtung: Ursache könnte ein klemmender Bremsattel sein!	<input type="checkbox"/>	
Funktionieren das ABS (bei Vollbremsung) und die Feststellbremse korrekt?	<input type="checkbox"/>	
Antrieb		
Sichtkontrolle von Motor, Getriebe und Differenzial: Ölverlust erkennbar?	<input type="checkbox"/>	
Alle Antriebswellen- und Achsmanschetten dicht und ohne Beschädigungen?	<input type="checkbox"/>	
Kontrolle von Spannung und Zustand (rissig, versprödet?) der Antriebsriemen von Servolenkung, Lichtmaschine und Klimaanlage	<input type="checkbox"/>	
Kühlsystem		
Prüfen: Füllstand im Ausgleichsbehälter wie vorgeschrieben? Ölschlieren in der Kühlflüssigkeit oder Verfärbungen evtl. Indiz für defekte Zylinderkopfdichtung!	<input type="checkbox"/>	
Spuren von Kühlflüssigkeitsverlust an Motor, Kühler, Schläuchen oder Schellen zu erkennen?	<input type="checkbox"/>	
Blick auf die Temperaturanzeige im Cockpit (sofern vorhanden): Wird die Betriebstemperatur beim Fahren erreicht und auch gehalten?	<input type="checkbox"/>	
Lenkung		
Arbeitet die Lenkung spielfrei und von Anschlag zu Anschlag gleichförmig? Sind Knack- oder Schleifgeräusche zu hören?	<input type="checkbox"/>	
Sind die Lenkmanschetten dicht, oder tritt Fett aus?	<input type="checkbox"/>	
Bei hydraulischen Servolenkungen: Ist der Ölstand okay? Gibt es Spuren von Ölverlust an der Servopumpe oder den Hydraulikleitungen?	<input type="checkbox"/>	
Fahrwerk/Federung		
Bei Autos ohne aktuelle Hauptuntersuchung: Vorsicht bei starkem Rost an tragenden Teilen (Motor-/Achsträger) wegen struktureller Schwächung	<input type="checkbox"/>	
Zustand der Achsaufnahmen und aller Bauteile der Hinterachse (Korrosion)	<input type="checkbox"/>	
Sind alle Stoßdämpfer dicht und frei von Ölschlieren?	<input type="checkbox"/>	
Alle Achslager spielfrei und sämtliche Lagerbuchsen unbeschädigt?	<input type="checkbox"/>	
Federbrüche (in den meisten Fällen ist die erste Windung im Federteller betroffen) vorhanden? Alle Federteller ohne übermäßige Korrosion?	<input type="checkbox"/>	
Auffällige Fahrwerksgeräusche (Poltern, Knarzen, Quietschen) zu hören?	<input type="checkbox"/>	
Kraftstoffversorgung		
Kraftstofftank und dessen Zulaufrohr ab Einfüllstutzen dicht? Gibt es Spuren von Lecks an den Spritleitungen (Motorraum/Unterboden)?	<input type="checkbox"/>	
Scheibenwischer		
Ausgehärtete oder beschädigte Gummis der Wischblätter umgehend ersetzen	<input type="checkbox"/>	
Funktionskontrolle aller Wischgeschwindigkeiten einschließlich der einstellbaren Intervalle (eventuell Automatik über Regensensor)	<input type="checkbox"/>	
Scheibenwaschanlage		
Füllstand des Wischwassers auf Maximum? Funktionieren die Pumpe und die Spritzdüsen tadellos? Sind alle Leitungen und deren Verbindungsstellen dicht?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheitsgurte		
Alle Gurte ohne Beschädigungen? Ist die Aufrollmechanik aller Gurte intakt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorgeschriebenes Zubehör		
Das Warndreieck, ein aktueller Verbandkasten mit vollständigem Inhalt (Ablaufdatum beachten!) und Warnwesten für alle Insassen sind Pflicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FUNKTIONALE BAUGRUPPEN	GEPRÜFT:	
Elektrik		
Funktionstest aller elektrischen Komforteinrichtungen, wie zum Beispiel Fensterheber, Außenspiegel, Sitzheizung oder Schiebedach: Alles okay?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zentralverriegelung		
Öffnen und schließen alle Türen sowie Heckklappe/Kofferraumdeckel beim Betätigen des Funkschlüssels prompt und zuverlässig?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zündschlüssel		
Sind alle ab Werk mitgelieferten Schlüssel vorhanden? Vorsorglich die Batterien von Funkschlüsseln tauschen, sofern das Alter unbekannt ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Klimaanlage		
Test der maximalen Kühlleistung und aller Einstellungen der Luftverteilung: Funktion tadellos? Keine unangenehmen Gerüche bemerkbar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zahnriemen		
Wird beim Gebrauchtkauf oft übersehen: Zahnriemen müssen in vorgeschriebenen Intervallen zusammen mit Spannrollen und Wasserpumpe ausgetauscht werden. Ist das Wechselintervall bereits überschritten? Und gibt es einen Nachweis über den fachgerechten Austausch? Falls nicht: baldmöglichst wechseln!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abgasanlage		
Kontrolle des Auspuffs ab dem Flexrohr mit Katalysator, Verbindungsrohren und Schalldämpfern (Rost, Brüche, Undichtigkeiten). Außerdem den Zustand aller Aufhängungen (Gummi) auf Unversehrtheit überprüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kupplung		
Funktions-Check: Sind Druckpunkt und Kraftaufwand beim Betätigen der Kupplung okay? Ist sie frei von Rupfen oder Schleifen beim Einkuppeln?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftfilter		
Bei fehlender oder lückenhafter Wartungshistorie lohnt ein Blick auf den meist gut erreichbaren Luftfilter. Bei stärkerer Verschmutzung austauschen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Innenraumfilter		
Pollenfilter sollten regelmäßig gewechselt werden, da sich hier auch Schimmel bilden kann. Es macht daher Sinn, ihn nach einem Gebrauchtwagenkauf zu erneuern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SONSTIGES	GEPRÜFT:	
Fehlerspeicher		
In der Werkstatt oder bei Prüforganisationen vorsorglich auslesen lassen: Sind möglicherweise Fehler in der Bordelektronik des Autos hinterlegt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marderbisse		
Kontrolle aller Schläuche und Kabel im Motorraum auf Bissspuren der Nager. Dabei Schläuche bei kaltem Motor von Hand zusammendrücken und prüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wasserkasten unterhalb Frontscheibe		
Gilt besonders bei Laternenparkern: Alle Abläufe von Laub und Schmutz befreien, um Wassereintritte in den Innenraum zu vermeiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spureinstellung		
Ist der Geradeauslauf in Ordnung, oder zieht das Auto bei gerade stehendem Lenkrad in eine Richtung? Falls ja, hilft nur eine Achsvermessung beim Profi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lackschäden		
Kleinere Beschädigungen wie Steinschläge umgehend ausbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rückrufe		
Bei KBA oder ADAC informieren: Gibt es für den neuen Gebrauchten sicherheitsrelevante Rückrufe, die noch nicht befolgt wurden? Klären!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Kontrollen oder Arbeiten, die eher ein Fall für Werkstattprofis sind

DER HOLT DIE MILLION!

Axel Gustav Hesse hält seinen **34 JAHRE ALTEN MAZDA 121** seit 823 465 Kilometern am Leben – ohne Zahnriemenwechsel übrigens. Aber wie nachhaltig und sinnvoll ist ewige Treue? Wir haben Experten dazu befragt.



Kurzer Langläufer: Das 3,81-Meter-Ei steht aktuell bei 823 465 Kilometern



Das Lenkrad ist stark abgenutzt. Warum? Es ist seit Jahren im Dienst!



Den Heckspoiler hat Axel Gustav Hesse nachgerüstet



Der 1,3-Liter-Motor leistet 72 PS. Zahnriemenrisse sind bei dem Freiläufer unproblematisch

Das Rolldach hält bis heute dicht

Auch der Recaro-Sportsitz ist langsam, aber sicher verschlissen. Sein Besitzer will bald alles wieder wie neu haben

Noch ist der Schriftzug auf dem Zahnriemen gut zu erkennen: „MAZDA“. Also kein Grund, ihn zu wechseln, auch nicht nach weit über 800 000 Kilometern. Seit Axel Gustav Hesse aus dem schwäbischen Schönaich von dieser Faustregel gehört hat, wendet er sie konsequent an bei seinem Mazda 121 DB.

Selbst wenn der Riemen doch mal reißen sollte: Ein kapitaler Motorschaden ist bei der Bonsai-Limo so unwahrscheinlich wie Ostern und Weihnachten an einem Tag. Der Vierzylinder ist ein sogenannter Freiläufer, bei dem sich der Bewegungsraum der Kolben nicht mit dem der Ventile überschneidet. Kollisionen sind also ausgeschlossen und damit auch kapitale Motorschäden. Sollte der Zahnriemen doch mal kapitulieren, rollt der Wagen einfach aus. Ein neuer Riemen ist immer an Bord. „Jede Werkstatt in der Nähe kann den Wechsel dann in zwei, maximal drei Stunden erledigen“, so Hesse.

„Die alte Technik ohne Elektronik ist oft fehlertoleranter“, sagt Walter R. Stahel, Gründer des Instituts für Produktdauer-Forschung in Genf. „Es

darf etwas kaputtgehen, ohne dass der ganze Wagen stehen bleibt oder weggeworfen werden muss.“

Klug konstruiert ist nicht nur der Motor des von 1991 bis 1996 gebauten Mazda mit der Typbezeichnung 121 DB und einem Leergewicht von nur 815 Kilo. Das Raumgefühl des Rundstücks begeisterte die Tester von auto motor und sport gleich nach der Premiere 1991 (auto motor und sport 8/1991). Textauszug: Man betritt mit nur dezenter Verbeugung des Kopfes einen optischen Floh und erlebt zumindest auf den beiden vorderen Sitzen die Großzügigkeit der automobilen Mittelklasse.

Anderes, was auf den ersten Blick verspielt wirkt, hat im Alltag durchaus seinen Nutzen. Etwa das nach hinten und vorne aufrollbare Stoffdach. Es lässt einerseits eine kühlende Brise durchs Auto wehen und macht den Viertürer andererseits bei Bedarf zum praktisch-luftigen Sperrgut-Frachter. Der 121 fiel auf in den frühen Neunzigern, in denen überwiegend eckige Karosserien die Straßen beherrschten. „Die meisten Hersteller haben damals bei Kleinwagen

keinen besonderen Wert aufs Design gelegt. Bei Mazda war das anders“, erinnert sich Axel Gustav Hesse.

Radikal runde Rubensform

Das Runde kam erst langsam ins Rollen, etwa mit dem Golf III oder mit Exoten wie dem Chrysler Neo. Sie alle aber waren nicht so radikal rubensförmig wie die Mini-Limo 121, die in Japan Revue hieß und der Form wegen ohne Weiteres als Nachfolger des 313 hätte durchgehen können, des unvergessenen Dienstwagens von Donald Duck.

Auch nach 31 Jahren bewegt Hesse sein 1991 gebautes Bubble-Car im Alltag. Noch immer haust unter der Kurzhaube derselbe Motor wie vor 34 Jahren, der im Stadtbetrieb überaus lafruhig agiert. Nur etwa alle 35 000 Kilometer lässt sein Besitzer einen Ölwechsel machen – er fährt überwiegend Langstrecke. Auch das Originalgetriebe ist noch im Dienst. Die Kupplung war erst nach 520 000 Kilometern am Ende, Kühler und Lichtmaschine gaben nach 450 000 Kilometern auf. Anlasser (400 000) und Wasserpumpe (385 000) verabschie-



„Ich bin gegen die Wegwerfgesellschaft, ich will Dinge bewahren“

Axel Gustav Hesse, Besitzer des Mazda 121



Selten: DB hieß die zweite von drei 121-Modellreihen (1991 bis 1996). Heute sind davon noch 370 in Deutschland zugelassen

deten sich etwas früher. Vor acht Jahren bekam die 3,81 Meter kurze und 1,66 Meter schmale Liliput-Limo für 8000 Euro einen komplett neuen Unterboden, samt Längsträgern, Querträgern vorn und Schwellern.

Neulich rissen Teile der Motoraufhängung. Hesse ließ sie schweißen. „Ich kann doch nicht wegen einer einzigen Traverse ein ganzes Auto wegschmeißen“, sagt er. So viel Aufwand betreibt längst nicht jeder 121-Besitzer. Laut Kraftfahrt-Bundesamt waren am 1. Januar 2024 nur noch 320 Mazda 121 DB mit 72-PS- und 50 Exemplare mit 53-PS-Maschine zugelassen.

Zweiter 121 als Teilespender

Geht was kaputt, lässt Hesse es konsequent reparieren. Notfalls mithilfe seines 121-Zwillings, der als Organspender dient. „Ich bin gegen die Wegwerfgesellschaft und will Dinge bewahren“, sagt der 59-Jährige, der nach eigenen Angaben „nur stabile Sachen“ kauft und zu Hause einen CD-Player und 1500 Discs hat.

Klar – seine Liebe zum Marathon-Mazda rostet auch aus emotionalen Gründen nicht. Der 121 ist für seinen

Besitzer eine Art Zeitmaschine: „Sobald ich drinsitze, bin ich der junge Fernseh-Volontär von Pro 7 in München.“ Im Sommer 1994 kaufte er den Japaner von einem Goldschmied, damals noch mit zarten 45 000 Kilometern auf der Uhr. Wichtig war ihm damals die 72-PS-Maschine, die neben dem Einstiegsmotor mit 53 PS angeboten wurde. „Ich wollte nicht schon wieder nur 50 PS haben“, erinnert sich der TV-Journalist. Die im Vergleich zu heute überschaubare Motorleistung trug den Mini-Mazda und seinen Fahrer durch ganz Europa – und vor zwei Jahren sogar nach Tunesien zu einer Hochzeitsfeier.

Ein Auto ewig fahren – wie nachhaltig ist das? „Aus technischer Perspektive kann man fast alle Produkte unendlich oft reparieren und nutzen“, sagt Professor Thomas Spengler, Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft und industrielle Produktion an der TU Braunschweig.

Produktdauer-Forscher Walter Stahel aus Genf gibt an, dass für die Herstellung eines modernen Autos vier Tonnen Öl-Äquivalent benötigt würden. In einem Pkw von heute steckten diverse Stähle und Kunst-

stoffe. Die ließen sich nur bei sortenreiner Trennung recyceln, was aber oft unwirtschaftlich sei. „Solange ein Wagen fährt und reparierbar ist, sind die Gesamt-Umweltbeeinträchtigungen pro gefahrenem Kilometer nicht höher als bei einem vergleichbaren Neuwagen.“

Aber ist ein ewiges Autoleben auch sinnvoll? „Rein wirtschaftlich gesehen ist es das nicht, weil es irgendwann zu teuer wird im Vergleich zum Kauf eines neuen Produktes“, so Professor Spengler. Die ökologische Betrachtung könne ähnlich ausfallen: Auch Reparaturen verbrauchen Ressourcen. Die Produktion eines neuen Fünfganggetriebes für einen Golf IV 1.6 Benziner verursacht – nur in Bezug auf die benötigten Materialien und grob überschlagen – laut Spengler etwa 180 Kilo CO₂. Zwar gibt es in dieser Berechnung viele variable Größen, eine ungefähre Dimension wird aber zumindest deutlich. Spengler: „Vor dem Hintergrund einer Ökobilanz ist es nicht sinnvoll, ein Produkt ewig am Leben zu halten. Es wird auch hier Kippunkte geben, ab denen es klüger ist, auf Nachfolgetechnologi-

en zu setzen, wenn man den gesamten CO₂-Rucksack im Blick behalten möchte.“

Die Autoproduktion ist Spenglers Erkenntnissen nach in den vergangenen Jahren ressourcenschonender geworden. Digitalisierung oder die Vernetzung von Geräten und Maschinen hätten dazu beigetragen, dass Abfälle und Energieverbräuche reduziert und dadurch die ökologische Seite deutlich verbessert worden sei. „Es werden zudem immer mehr Leichtbaumaterialien aus Aluminium und besonders auch aus Verbundwerkstoffen entwickelt mit dem Ziel, das Fahrzeuggewicht zu reduzieren.“ Dazu kämen moderne Fügeverfahren wie zum Beispiel das Kleben und das Punktschweißen. Spengler: „Das ist deutlich effizienter geworden als in der Vergangenheit.“ Auch „grüner“ Stahl, der mit Wasserstoff aus erneuerbaren Energien erzeugt wird, könne die Energie-Hypothek aus der Produktion künftig schneller abschmelzen lassen.

Die Umwelt- und Klimabelastung für jeden gefahrenen Kilometer sinke

zwar, so der Professor – durch schärfere Abgasnormen, umweltfreundlichere Motoren, bessere Kraftstoffe und die Förderung der E-Mobilität. Aber: Die Fahrleistung sei zwischen 1995 und 2019 um 21 Prozent gestiegen. Spengler: „Das Mehr an Verkehr hebt den Fortschritt wieder auf.“

Energie-Hypothek ab Werk

Einen ähnlichen Effekt haben Elektroautos. Aktuell gehen etwa 49 Prozent der für die Fertigung benötigten Energie für die Batterieherstellung drauf. „Das sind enorme Strommengen“, so Spengler. Erst bei etwa 50 000 bis 60 000 Kilometern Fahrleistung stoße zum Beispiel ein VW ID.3 über seinen gesamten Lebenszyklus betrachtet weniger Klimagase aus als ein Golf VIII mit Standard-Benzinmotorisierung. Spengler: „Je mehr regenerative Energien auch im Produktionsprozess eingesetzt werden, desto besser wird die Bilanz aber noch werden.“ Nachhaltigkeit bedeute bei Weitem nicht nur Ressourcenschonung. „Wenn man über Nachhaltigkeit spricht, hat man oft nur die

ökologische Dimension im Auge. Es gibt aber auch die ökonomische und die soziale. Zwischen ihnen kann es Zielkonflikte geben“, so der Hochschullehrer.

So könne ein Ersatzteil zwar ressourcenschonend hergestellt worden sein. Wenn sein Einbau aber kompliziert und teuer sei, wäre das problematisch. „Moderne Fahrzeuge sind oft schwieriger zu reparieren, da in ihnen mehr Spezialbauteile stecken“, sagt Professor Thomas Spengler. Inzwischen würden aber immer mehr Hersteller die Langlebigkeit erhöhen und die Wiederverwendbarkeit von Fahrzeugteilen verbessern. Ein Indiz für ihr Vertrauen in ein langes Autoleben seien Garantien, die zum Teil bei fünf oder sieben Jahren lägen.

Axel Gustav Hesse denkt da in ganz anderen Zeit- und Laufleistungskategorien. Bei Tachostand 987 000 will er nach Japan aufbrechen. Denn er möchte die Kilometer-Million des Mazda 121 im Geburtsland seiner großen Auto-Liebe feiern.

Text: Claudius Maintz



Öl-Check: Das längste Intervall lag bei 85 000 Kilometern, weil das Öl nicht schwarz wurde. In der Regel ist Ölwechsel nach 35 000 km

Einzigartig: Im Kennzeichen steckt der Spitzname des 121 – „Ei“



Die Motoraufhängung hält wieder – dank eingeschweißter Stahlplatte



Reise-Limousine: Vor zwei Jahren schaffte es der Mazda 121 bis nach Tunesien und zurück. Die Kilometer-Million soll in Japans Heimatland



Spezialist: Fathalah Movahedi hält die Technik des 121 in seiner Frankfurter Werkstatt am Laufen



„Aus technischer Perspektive kann man fast alle Produkte unendlich oft reparieren und nutzen“

Professor Thomas Spengler, TU Braunschweig

LICHTE MOMENTE

auto motor und sport testet insgesamt **20 H4- UND H7-LAMPEN.** Dabei liegt der Test-Fokus auf hellerem Licht. Wie schlagen sich die Standard-Halogenlampen gegenüber den +200 %-Exemplaren? Und können die neuen LED-Retrofits für echte Erleuchtung sorgen?

HALOGEN

Der Vergleich zeigt es deutlich. Im rechten Bild leuchtet eine Standard-Bosch-H4-Lampe im VW Up mit gelblichem Fernlicht bis zu 150 Meter weit



LED

Zehn Minuten später zeigt die neue Philips-Ultinon-H4-LED, was möglich ist: viel helleres und sehr weißes Licht mit 5800 Kelvin, dazu eine enorme Reichweite des Fernlichts von fast 250 Metern. So einfach kann Licht-Tuning heute sein



Fotos: Jo Deleker, Rossen Gargolov

Es ist mal wieder so weit, die Dezember-Dunkelheit lässt an der Lichtleistung des eigenen Autos zweifeln, sofern selbiges nicht moderner Bauart mit leuchtstarken LED-Scheinwerfern ist. Tatsächlich sind die meisten Pkw weiterhin mit Halogenlampen der Bauarten H4 und H7 unterwegs, selbst manche Neufahrzeuge werden noch so geliefert. Was den Eigner nicht sorgen muss, schließlich bietet der Nachrüstmarkt – vor allem Osram und Philips – inzwischen die sogenannten LED-Retrofits mit etwa 700 Freigaben an. Und diese Retrofits übertreffen in guten Scheinwerfern sogar manches serienmäßige LED-Licht.

In unserem Test von H4- und H7-Nachrüstlampen legen wir den Fokus vor allem auf helleres Licht. Wer nur in der Stadt unterwegs ist, dem reicht die Standardware oder sogar die lichtschwachen Longlife-Lampen. Sobald es aber wirklich dunkel ist, streichen diese Exemplare die Segel, man wird zwar noch gesehen, sieht aber selbst nicht mehr allzu viel. Besonders bei schlechten Bedingungen wie Regen kann das wirklich gefährlich werden. Da hilft nur eins: mehr Licht.

Und das kann einfacher sein als gedacht, es gelingt durch den simplen Tausch der Scheinwerferlampen. Wobei dieser Wechsel mitunter ganz schön nervig sein kann. Vor allem bei etwas älteren Fahrzeugen ist der Zugang zum Lampenschacht in den Scheinwerfern bisweilen so verbaut, dass kaum Platz zum Montieren ist. Da hilft nur der Ausbau des kompletten Scheinwerfers, um dann das Leuchtmittel wechseln zu können. Oder die Werkstatt.

Das Potenzial des Reflektors

Ebenfalls relevant für eine gute Lichtausbeute ist die Einbauhöhe des Scheinwerfers. Je höher er montiert ist, desto weiter kann der Lichtkegel reichen, weil die Neigung des Lichtkegels mit 1 bis 1,2 Grad gesetzlich festgelegt ist. Um vergleichbare Ergebnisse zu erzielen, fixieren wir in diesem Test die Einbauhöhe im Lichtlabor auf 75 Zentimeter. Der Rechner ermittelt dann die Lichtausbeute beider Scheinwerfer, obwohl nur einer getestet wird.

Welche Lampe aber nun nehmen? Um das zu klären, bedarf es eines professionellen Lichtlabors mit den komplexen technischen Geräten zur präzisen Bewertung

So wurde getestet

Der Test nach ECE-Norm R 112 wurde im Oktober 2024 im Lichtlabor von Lumileds in Aachen durchgeführt. Dr. Lucas Küpper führte Regie, assistiert von den Redakteuren Deleker (ams) und Herder (MOTORRAD). Und so geht's: Der komplette Scheinwerfer wird auf dem Goniometer fixiert und präzise eingestellt. Dann werden sukzessive alle zu prüfenden Glühlampen montiert und penibel justiert. Schon eine vertikale Abweichung von 0,5 Grad kann 20 Lux mehr auf die Straße bringen, erhöht aber die Blendung für den Gegenverkehr. Während des etwa zehnminütigen Testdurchlaufs pro Lampe schwenkt das Goniometer den Scheinwerfer auf 63 definierten Höhenlinien jeweils 45 Grad nach

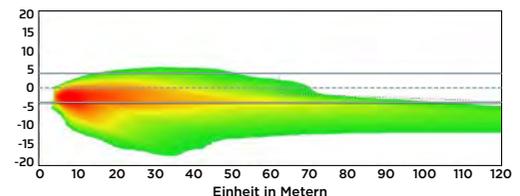
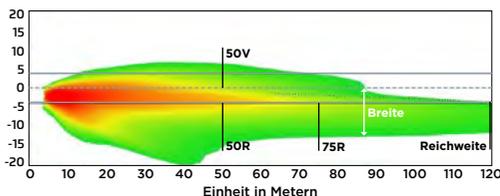
links und rechts. Das Licht fällt dabei auf eine Fozelle in 25 Metern Abstand. 21600 Messwerte pro Lampe werden vom Rechner erfasst. Der berechnet daraus die tatsächliche Lichtverteilung beider Scheinwerfer und stellt sie als Lichtkurve des Abblendlichts auf der Straße dar. Der äußere Rand dieses Lichtfingers ist die Drei-Lux-Grenze. Bis dort sind Gegenstände erkennbar. Wichtige Messwerte liegen 50 und 75 Meter vor dem Auto (50R, 50V, 75R, siehe Diagramm unten links). Die Breite des Lichtkegels 50 Meter vor dem Fahrzeug ist ein weiteres Qualitätskriterium für Scheinwerfer und Lampe. Fernlicht wird für den Test nicht gemessen. Die Prüfspannung für alle Testdurchläufe liegt bei genau 13,2 Volt.



H4-LAMPEN

Philips Ultinon Pro 6000 LED gen2 ca. 100 Euro

Osram Night Breaker LED Smart ca. 100 Euro

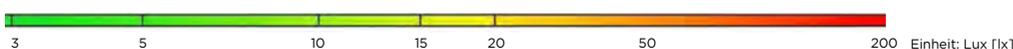


Der Überflieger im Test: Mit fast 600 Lumen leuchtet die Philips sehr hell und weiß. Zudem hat sie die beste Reichweite, bietet eine herausragende Ausleuchtung und liefert eine klare Hell-Dunkel-Grenze. Die Lebensdauer soll bis zu 3000 Stunden betragen.

Noch so ein Überflieger: Die Unterschiede zur Philips-LED sind marginal, auf der Straße je nach Scheinwerfer sind sie nicht wahrnehmbar. Sehr weiß und hell, perfekte Geometrie und Ausleuchtung, lange Lebensdauer bis 3000 Stunden, relativ kleine Bauweise.

URTEIL sehr empfehlenswert 30 Punkte

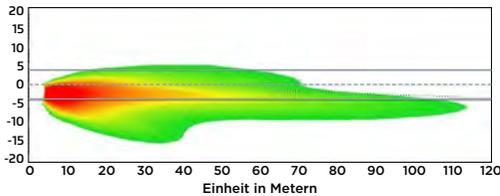
URTEIL sehr empfehlenswert 28 Punkte



TEST NACHRÜST-LAMPEN

Philips Racing Vision GT 200

21 Euro

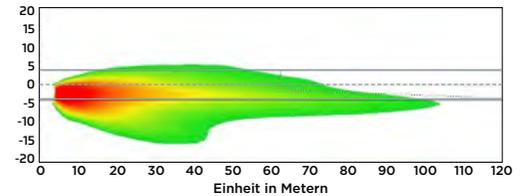


Keine Halogenlampe im Test leuchtet weiter und heller. Die Unterschiede zu Osrams Night Breaker sind messbar, auf der Straße aber kaum erkennbar. Saubere und gleichmäßige Lichtverteilung, reduzierte Lebensdauer.

URTEIL empfehlenswert 22 Punkte (von 30)

Osram Night Breaker 220

24 Euro

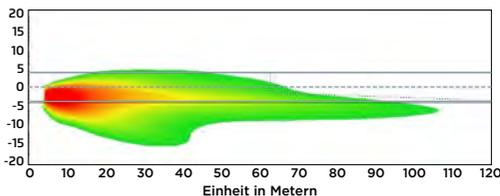


Ebenfalls hervorragend, sehr hell, gleichmäßig, weißes Licht durch stellenweise blaue Beschichtung des Lampenkolbens, kleiner Kolbendurchmesser, weitreichend, breiter Lichtkegel, im realen Betrieb kaum von den anderen Top-Lampen zu unterscheiden.

URTEIL empfehlenswert 21 Punkte (von 30)

Bosch Gigalight +200

28 Euro

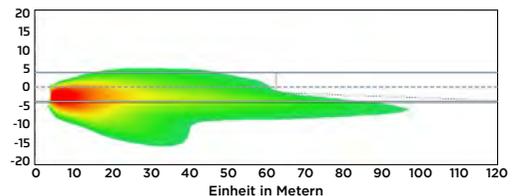


Helles und weißes Licht, harmonischer Lichtteppich mit perfekter Geometrie. Eine der besten Halogenlampen am Markt. Reduzierte Lebensdauer von etwa 300 Stunden wie alle leistungsgesteigerten +200%-Lampen.

URTEIL empfehlenswert 18 Punkte (von 30)

Neolux +150

5,50 Euro

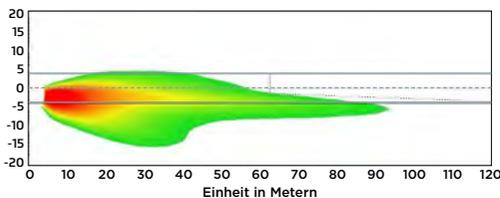


Gute Geometrie, gleichmäßiger Lichtteppich, gelbliches Licht, im Zentrum aber hell und weiß. Eine gute Lampe zum echten Sparpreis. Produktqualität und Leistung sind in Ordnung, wenn sie auch nicht ganz an die der Top-Markenprodukte heranreichen.

URTEIL bedingt empfehlenswert 15 Punkte (von 30)

Bosch Longlife Daytime

14 Euro

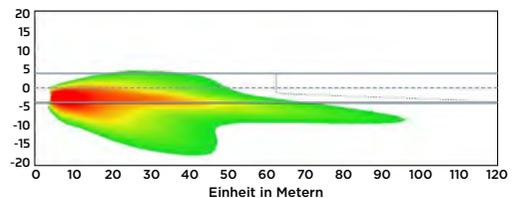


Ein typischer Vertreter der guten Longlife-Lampen. Weniger hell als eine Bosch-Standardlampe, dafür hält sie länger. Die Lichtverteilung ist gleichmäßig und gut, die Geometrie passt bestens. Das Licht ist etwas gelblich und reicht nicht besonders weit. Standard eben.

URTEIL bedingt empfehlenswert 14 Punkte (von 30)

Eufab Lampenbox

4,50 Euro

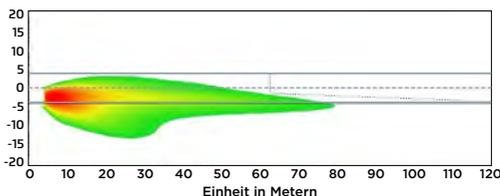


So eine Lampenbox mit diversen Leuchtkörpern und Sicherungen kann ja praktisch sein. Die H4-Lampe indes leuchtet nicht weit, dafür gelblich und sie blendet deutlich. Das liegt an der fehlerhaften Geometrie, die sich auch durch die Einstellung nicht ändern lässt.

URTEIL nicht empfehlenswert 8 Punkte (von 30)

Superwhite Halogen Bulb Ultimate Blue

9,50 Euro

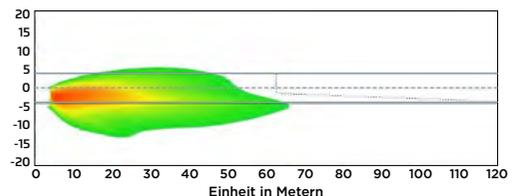


Durch die sehr blaue Beschichtung geht viel Licht verloren, kurze Reichweite, schmaler Lichtkegel, gleichmäßiges, weißes, aber sehr trübes Licht. Im Stadtverkehr mag das reichen, auf Überlandfahrten aber keineswegs.

URTEIL nicht empfehlenswert 5 Punkte (von 30)

TXV508 LED Headlight

27 Euro



Dies ist eine der typischen China-LEDs, die ohne ABG im Internet für schmales Geld angeboten werden. Das Licht ist zwar weiß, aber wenig hell, es gibt keine Hell-Dunkel-Grenze, der Lichtkegel ist breit und diffus, sehr kurze Reichweite. Die schlechteste H4 im Test.

URTEIL nicht empfehlenswert 2 Punkte (von 30)



Diese Retrofit-LEDs haben wir getestet. Die drei kleinen in der vorderen Reihe sind H7-Lampen, die großen sind H4

unserer 20 Test-Exemplare in H4 und H7. Beim letzten Lampentest vor drei Jahren setzten wir auf die Kompetenz von Marelli, diesmal sind wir bei Lumileds in Aachen zu Gast. Wie der standardisierte Test im Detail abläuft, lesen Sie im Infokasten auf der vorigen Seite.

Für die tatsächliche Performance des Lichts ist übrigens nicht nur die Lampe verantwortlich. Die liefert lediglich das Licht, das dann vom Reflektor auf der Straße verteilt wird. Etwa drei Viertel der Lichtleistung gehen auf das Konto des Reflektors. Eine super Lampe im schlechten Scheinwerfer wird kein gutes Licht produzieren, eine mäßige Lampe in einem großen und sorgfältig konstruierten Reflektor kann dagegen durchaus passables Licht auf die Straße bringen. Für unseren Test der H7-Lampen wählten wir den bekannt guten Scheinwerfer des VW T-Cross, verglichen einige Lampen zusätzlich in den H7-Scheinwerfern eines Fiat 500 und einer BMW R1250. Mit

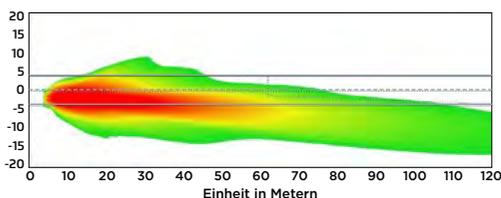
sehr unterschiedlichen Resultaten. Die H4-Zweifadenlampen durften ihre Qualität im großen und sehr guten Scheinwerfer eines aktuellen Mazda 2 beweisen, zudem testeten wir einige Exemplare im ebenfalls hervorragenden Scheinwerfer des VW Up und dem eher kleinen und dürftigen Exemplar einer Kawasaki Vulcan S.

Großer Auftritt der Retrofit-LEDs

Bei der Auswahl der Lampen für diesen Test waren wir vor allem neugierig auf die neuen LEDs. Der Querschnitt der Exemplare reicht dabei von der billigen No-Name-Lampe über die leistungsgesteigerten Halogen-Exemplare bis zu den teuren und extrem hellen Retrofits. Diese gibt es mit überragender Leistung und Freigaben für etwa 700 Autos von Osram und Philips, aber auch aus oft zweifelhaften, mutmaßlich chinesischen Quellen im Internet für wenig Geld. Deren Einsatz ist zumeist illegal, die

H7-LAMPEN

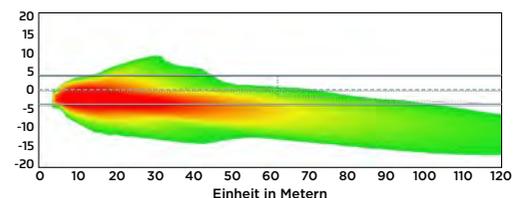
Philips Ultinon Pro 6000 Boost LED ca. 90 Euro



Diese Lampe sorgt für Erleuchtung. Sehr heller, weißer, homogener und weitreichender Lichtteppich, als Fernlicht bis zu 260 Meter Reichweite! Zudem soll die Lebensdauer 3000 Stunden betragen, also fast zehnmal länger als die einer 200%-Halogenlampe. Chapeau!

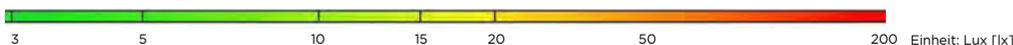
URTEIL sehr empfehlenswert 30 Punkte (von 30)

Osram Night Breaker LED Smart ca. 90 Euro



Die Unterschiede zur Philips-Lampe sind zwar messtechnisch erfassbar, auf der Straße spielt das aber keine Rolle. Auch diese Lampe hebt die Performance eines Halogenscheinwerfers auf ein bisher nicht bekanntes Niveau. Ebenfalls überragend gut.

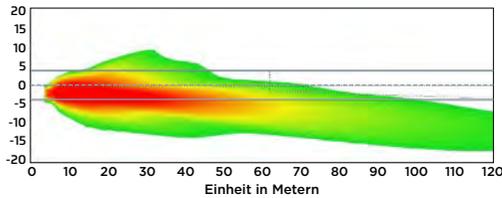
URTEIL sehr empfehlenswert 29 Punkte (von 30)



TEST NACHRÜST-LAMPEN

Osram Night Breaker LED Speed

ca. 120 Euro

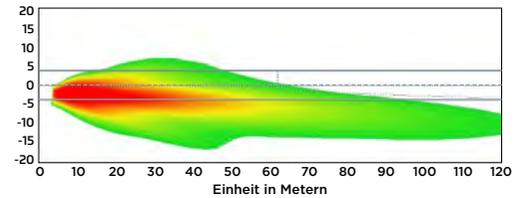


So klein war noch keine legale LED-Retrofit. Osram hat die neue Speed nahezu auf die Maße einer normalen H7-Lampe geschmupft. Sie ist überzeugend hell, leuchtet weit und gleichmäßig und ist ab sofort im Handel zu bekommen, Freigaben für zahlreiche Autos.

URTEIL sehr empfehlenswert 29 Punkte (von 30)

Philips Racing Vision GT 200

24 Euro

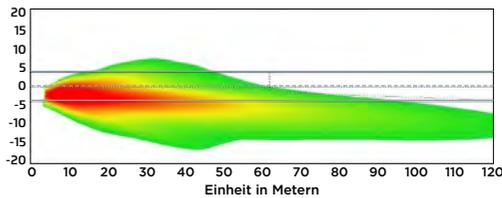


Gemeinsam mit der Osram 200 ist dies die Spitze der Halogentechnik. Die kleine Lampe leuchtet weit und homogen, hat eine tolle Lichtverteilung. Die hohe Helligkeit hat nur eine Schattenseite: die verkürzte Lebensdauer.

URTEIL sehr empfehlenswert 23 Punkte (von 30)

Osram Night Breaker 200

30 Euro

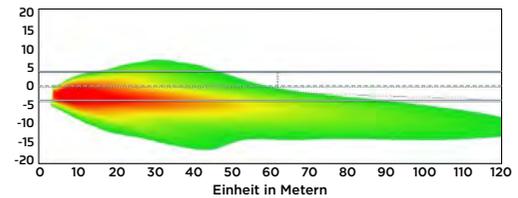


Nahezu das gleiche Niveau wie die Philips GT 200, sehr hell und weitreichend, besser kann eine Halogenlampe kaum sein. Durch die blaue Teilbeschichtung unterhalb der Leuchtwendel wird das Licht weißer, die Beschichtung schluckt aber hier kein Licht.

URTEIL sehr empfehlenswert 23 Punkte (von 30)

Bosch Gigalight +200

23 Euro

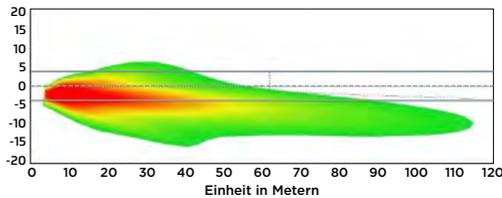


Die hellen Top-Lampen der renommierten Hersteller zeichnen sich durch hohe Qualität aus. Das resultiert in einer sehr guten Lichtverteilung, Geometrie und Reichweite. So zählt auch die Bosch +200 zu den besten Halogenlampen zum fairen Preis.

URTEIL empfehlenswert 22 Punkte (von 30)

Formula 1 Car Lamp

5,90 Euro

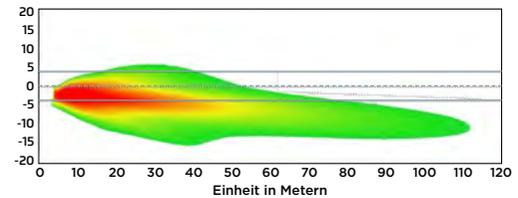


Die preiswerte Lampe ist nicht allzu hell, aber die Geometrie passt, die Hell-Dunkel-Grenze ebenso. Relativ weißes Licht. Wer eine gute Lampe sucht, wenig Geld ausgeben möchte, aber keine gesteigerten Bedürfnisse nach sehr hellem Licht hat, der liegt hier richtig.

URTEIL bedingt empfehlenswert 16 Punkte (von 30)

Bosch Pure Light

6,70 Euro

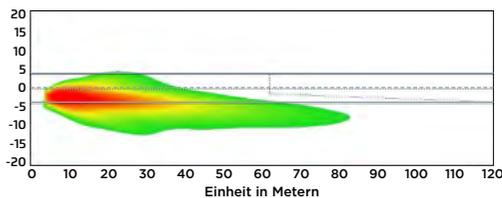


So sieht eine gute und preiswerte Standardlampe in Erstausrüsterqualität aus. Gelbliches Licht, saubere Geometrie und Lichtverteilung, nicht besonders hell, Durchschnittsware eben. Das reicht für alle, die nicht explizit auf helleres Licht aus sind.

URTEIL bedingt empfehlenswert 16 Punkte (von 30)

INION Blue Top

10 Euro

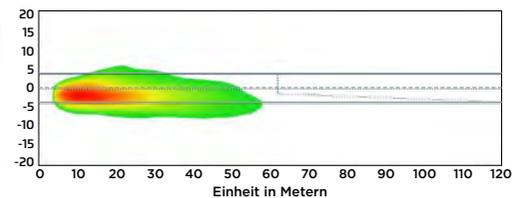


Die sehr blaue Beschichtung schluckt viel Licht, etwas grünliche Lichtfarbe, Geometrie fehlerhaft, der Lichtkegel tendiert nach rechts, miserable Reichweite, nicht zu empfehlen. Von den versprochenen und ohnehin unsinnigen 8500 Kelvin ist die Lampe weit entfernt.

URTEIL nicht empfehlenswert 4 Punkte (von 30)

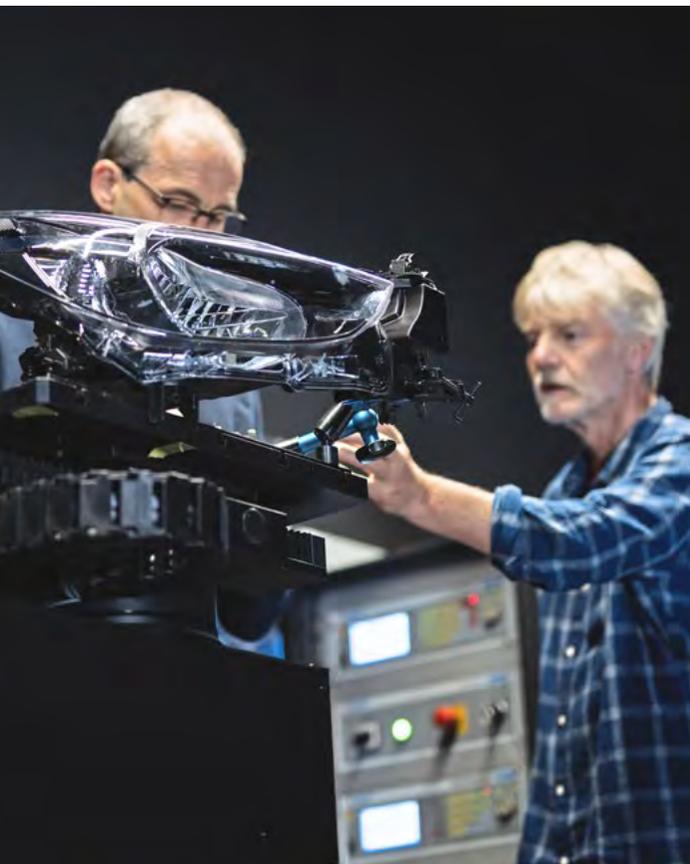
CAR LED (Ebay)

17 Euro



Da freut sich der Lichtexperte über diese unterirdische Qualität. Keine Lampe im Test ist schlechter. Diffuses Licht, allenfalls punktförmig hell, sonst eher finster, keine Hell-Dunkel-Grenze, mangelhafte Geometrie, auffallend billig und zudem illegal. Finger weg!

URTEIL nicht empfehlenswert 2 Punkte (von 30)



Men at work: Küpper und Deleker am Goniometer

Lichtleistung tendiert in Richtung miserabel und die Blendung kann wirklich gefährlich sein.

Denn die Konstruktion einer Retrofit-LED ist alles andere als banal. Schließlich gilt es, die fast punktförmige Lichtquelle einer Halogenlampenwendel mit Licht emittierenden Dioden (LEDs) nachzubilden. Das gelingt nur mit entsprechendem Know-how und viel Aufwand. Zudem muss für diese Lampen eine aufwendige und teure ABG erstellt werden, ohne die der Einsatz illegal ist. Und diese Voraussetzungen erfüllen heute nur Osram und Philips. Inzwischen ist es den Konstrukteuren auch gelungen, die anfangs etwas klobige Bauweise der Retrofits so zu reduzieren, dass sie in immer mehr Fahrzeuge passen. Schließlich müssen neben den Dioden auch noch ein aktiver Lüfter und die hitzeabstrahlende Elektronik im Lampenkörper integriert werden. Für welche Autos Freigaben vorliegen, verraten die Internetseiten der Lampenhersteller Osram und Philips.

Die Testergebnisse

H4-Standardlampen haben mit etwa 700 Stunden eine ordentliche Lebensdauer (H7 etwa 500 h). Die hellsten Exemplare halten nur halb so lange, weil die Wendel deutlich heißer glüht und so mehr Licht emittiert, was der Lebensdauer nicht zuträglich ist. Dafür ist der Lichtkegel dieser Top-Lampen deutlich heller und weitreichender als der von Standardlampen. Das gelingt auch durch eine ausgeklügelte Gasmischung und einen höheren Innendruck. Diese empfehlenswerten Exemplare von Bosch, Osram und Philips liegen im Test nahezu gleich-

Unser Testpartner: Lumileds

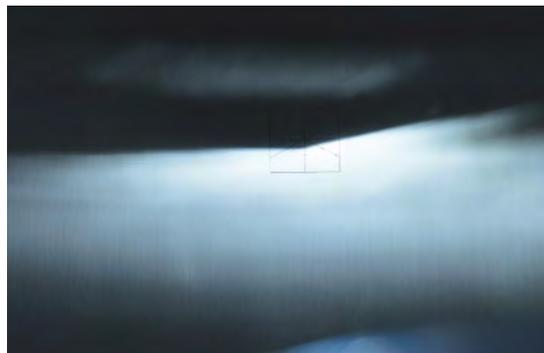
Den Lichttest führten wir gemeinsam mit Lumileds Lamps & Accessories in deren Aachener Lichtlabor durch. Lumileds ist ein führender Anbieter von Automobilbeleuchtung und -zubehör für die Fahrzeug-erstausrüstung und den Ersatzteilmarkt.

Rund 1700 Mitarbeiter in mehr als 30 Ländern arbeiten an Lösungen für besseres Licht, das im Automobilbereich vor allem für höhere Sicherheit sorgt. In Aachen finden sich neben dem Lichtlabor und den Produktionsstätten auch die Kompetenzzentren der Entwicklung und des Vertriebs. Lumileds hat die Lizenz, die Marke Philips für sein Produktportfolio im Bereich Automobilbeleuchtung und -zubehör zu verwenden. Seit 110 Jahren bringt Lumileds viel beachtete Innovationen für die Fahrzeugbeleuchtung, so etwa die

erste Zweifaden-Halogenlampe H4, die 1971 ihr Debüt im Mercedes SL (R 107) feierte, aber auch die Erfindung der Xenonlampe, die erstmals im Siebener-BMW eingesetzt wurde. 50 Jahre nach der ersten H4-Lampe präsentierte Lumileds 2021 die erste H4-LED-Nachrüstlampe mit Straßenzulassung auf dem deutschen Markt. Diese LED-Retrofits in H1, H4 und H7 werden hinsichtlich Baugröße, Lebensdauer, Kompatibilität und Lichtausbeute laufend optimiert. Lumileds und Osram sind bei dieser Technik weltweit führend.



So geht's nicht: Lichtprojektion einer Billig-LED ohne ABG: gefährliche Blendung, diffuses Licht, keine Hell-Dunkel-Grenze



Die H4-LEDs von Osram und Philips zeigen, was geht: sehr hell, präzise Geometrie, klare Hell-Dunkel-Grenze



So leuchtet die Halogenlampe von Eufab. Die Geometrie passt nicht, das funzelige Licht ist auffällig gelb, kurze Reichweite

TEST NACHRÜST-LAMPEN

auf. Die Unterschiede sind zwar messbar, werden auf der nächtlichen Straße aber kaum relevant sein.

Deutlich weniger hell sind die sehr blau beschichteten Glaskolben der Billiglampen. Die Beschichtung mag modisch sein, sie schluckt aber Licht und das ist nicht nur messbar, sondern auch sehr sichtbar. Die Reichweite liegt bis zu 30 Meter unter der der hellen Markenprodukte. Wer auf optimales Licht angewiesen ist, wählt ohnehin eine der Top-Lampen und kalkuliert den regelmäßigen Lampenwechsel mit ein.

Oder greift besser gleich zu den LED-Retrofits von Osram oder Philips. Ein Paar H4 oder H7 kostet zwar mehr als 90 Euro, dafür bekommt der Kunde aber über-

ragendes Licht, deutlich weißer, heller und weitreichender als mit allen Halogenlampen. Jeder der drei getesteten H7-LED-Typen leuchtet im VW T-Cross mit dem Abblendlicht über 100 Meter weit, mit Fernlicht schafft die Philips sogar 260 Meter. Im kleinen Scheinwerfer des Fiat 500 liegt die Reichweite der H7-LED bei etwa 80 Meter. Die H4-Retrofits im VW Up schaffen um 100 Meter, im Mazda-Scheinwerfer sogar bis zu 120 Meter. Zudem versprechen Osram und Philips eine Lebensdauer von bis zu 3000 Stunden. Das reicht bisweilen für ein komplettes Autoleben. Und für finstere Dezember-Nächte erst recht.

Text: Jo Deleker

ERGEBNISSE

Bezeichnung	Messwert 75R (Lux)	Messwert 50R (Lux)	Messwert 50V (Lux)	Mittelwert, gewichtet (Lux)	Reichweite Fahrbahnrand (Meter)	Breite des Lichts bei 50 m (Meter)	Bewertung Reichweite (Punkte)	Bewertung Lichtverteilung (Punkte)	Bewertung Helligkeit (Punkte)	Bewertung Gesamt (Punkte)
H4-LAMPEN										
Philips Ultinon Pro 6000 LED gen2 „Direct-Fit“	66	58	51	60	120	21	10	10	10	30
Osram Night Breaker LED Smart	62	51	40	54	106	17	9	9	10	28
Philips Racing Vision GT 200	38	36	32	36	104	14	9	7	6	22
Osram Night Breaker 220	31	28	28	30	99	14	8	7	6	21
Bosch Gigalight +200 %	28	31	22	27	95	13	8	7	3	18
Neolux +150 %	21	26	20	22	86	12	6	6	3	15
Bosch Longlife Daytime	21	26	18	22	86	10	6	5	3	14
Eufab Lampenbox	8	26	10	13	71	9	3	5	0	8
Superwhite Halogen Bulb Ultimate Blue	15	18	13	15	76	7	3	2	0	5
TXVSO8 LED Headlight (ohne ABG)	8	12	9	9	65	10	0	2	0	2
H7-LAMPEN										
Philips Ultinon Pro 6000 Boost LED	51	82	59	61	109	16	10	10	10	30
Osram Night Breaker LED Smart	47	79	52	56	104	15	10	10	9	29
Osram Night Breaker LED Speed	43	76	52	54	102	15	10	10	9	29
Philips Racing Vision GT 200	31	52	30	36	96	17	8	9	6	23
Osram Night Breaker 200	31	50	27	35	96	17	8	9	6	23
Bosch Gigalight +200 %	26	45	23	30	92	17	8	9	5	22
Formula 1 Car Lamp	23	37	20	26	89	14	6	7	3	16
Bosch Pure Light	15	30	14	19	79	13	6	7	3	16
INION Blue Top	6	19	7	10	67	9	0	4	0	4
Car LED (Ebay; ohne ABG)	6	10	9	8	58	9	0	2	0	2

TEST-SIEGER

TEST-SIEGER

Testwertung (gilt für H4- und H7-Lampen): 0-10 Punkte = nicht empfehlenswert; 11-16 Punkte = bedingt empfehlenswert; 17-22 Punkte = empfehlenswert; 23-30 Punkte = sehr empfehlenswert; der gewichtete Mittelwert wird so berechnet: $[50R + 50V + (2 \times 75R)] / 4$. Damit wird die Relevanz dieses Bereichs für die Fahrt außerorts betont.

FAZIT

Gutes Licht kann so einfach sein. Egal ob das Auto mit H4- oder H7-Halogenlampen leuchtet, diese Reflexionsscheinwerfer haben das Potenzial für sehr viel besseres Licht, als es die Serien-Funzel ermöglicht. Ganz einfach mit anderen Lampen. Entweder mit den leistungsgesteigerten +200%-Halogenlampen, oder – noch deutlich besser – mit LEDs. Osram und

Philips haben ihre LED-Retrofits – gegen die die Standard-Halogenlampe einfach getauscht wird – inzwischen auf ein so hohes Niveau entwickelt, dass sie sogar mit guten Voll-LED-Scheinwerfern mithalten können. Genau das beweist unser Lichttest. Und das Beste: Inzwischen gibt es LED-Freigaben für etwa 700 Pkw.



Kaufvertrag

für Verkäufer/Käufer

Verkäufer

Name, Vorname

Adresse (Straße, Wohnort)

geb. am Telefonnummer

Personalausweis-Nr.

Kfz-Halter laut Kfz-Brief

Käufer

Name, Vorname

Adresse (Straße, Wohnort)

geb. am Telefonnummer

Personalausweis-Nr.

Fahrzeug

Hersteller

Typ

Kennzeichen

Erstzulassung (Monat/Jahr)

Fahrzeugidentifikations-Nr.

Zulassungsbescheinigung Teil II – Nr.

Hauptuntersuchung (Paragraf 29) bis

AU bis

Zahl der Vorbesitzer

Sonderausstattung, Zubehör

sonstige Fahrzeugbeschreibung

Kilometerstand Originalmotor Austauschmotor bei km-Stand

Unfallfahrzeug nein unbekannt ja falls ja, Reparaturkosten (in Euro)

Gutachten/Werkstattrechnung eingesehen ja nein betroffene Fahrzeugpartie

Leasingfahrzeug nein unbekannt ja

gewerblich genutztes Fahrzeug nein unbekannt ja

Anhängerbetrieb nein unbekannt ja

EU-Import nein unbekannt ja

Das oben beschriebene und Probe gefahrene Fahrzeug wird zum Kaufpreis

von Euro _____, in Worten _____, verkauft.

Der Kaufpreis ist wie folgt zu zahlen:

bar bei Übergabe des Fahrzeugs Euro _____ bei Unterzeichnung des Vertrags, der Restbetrag bei Übergabe

andere Zahlungsbedingungen wie folgt: _____

Nur bei Verkauf eines vom Verkäufer privat genutzten Fahrzeugs:

Das Fahrzeug wird unter Ausschluss der Sachmängelgewährleistung verkauft. Dieser Ausschluss gilt nicht für Schadensersatzansprüche aus Sachmängelhaftung wegen einer grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verletzung von Pflichten des Verkäufers oder seines Erfüllungsgehilfen sowie bei der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit.

Der Verkäufer tritt hiermit eventuelle Ansprüche aus Sachmängelhaftung sowie aufgrund von Mängeln an digitalen Produkten und Waren mit digitalen Elementen gegenüber Dritten an den Käufer ab.

Der Verkäufer bestätigt, dass das Fahrzeug und die Zubehörteile sein frei verfügbares Eigentum sind. Mit der Übergabe des Fahrzeugs erhält der Käufer den Kfz-Schein, den Kfz-Brief und sämtliche, nämlich _____ Kfz-Schlüssel.

Der Käufer verpflichtet sich, das Fahrzeug unverzüglich, spätestens am dritten Werktag nach Übergabe, umzumelden. Wird der Schadenfreiheitsrabatt des Verkäufers dadurch gemindert, dass das Fahrzeug vor der Ummeldung in einen Unfall verwickelt wird, ersetzt der Käufer dem Verkäufer den entstehenden Schaden. Der Verkäufer versichert, dass alle Angaben zum Fahrzeug vollständig und richtig sind.

Ort, Datum

Unterschrift des Käufers

Unterschrift des Verkäufers

auto motor und sport weist darauf hin, dass keine Haftung für die rechtliche Richtigkeit des obigen Vertragsformulars übernommen wird.

MINICA & KLEIN

Auch 2025 müssen wir uns von weiteren Cityflitzern verabschieden. Nach Kia Rio, Ford Fiesta, VW Up und Smart Fortwo ist Schluss für Mazda 2 und Mitsubishi Space Star. Was bleibt, ist die **HOHE NACHFRAGE** nach gebrauchten Kleinwagen, die deswegen vergleichsweise teuer bleiben.

In der Mittel- und Oberklasse wurde der durch Coronakrise und Lieferkettenprobleme entstandene Mangel an Neufahrzeugen in den letzten drei Jahren weitgehend behoben. Das sorgt dort künftig wieder für ein ausreichendes Secondhand-Angebot. Anders sieht es bei erschwinglichen Kleinwagen aus. Diese weniger ertragreichen Modelle stehen nach wie vor auf den Streichlisten der Hersteller, was die Verknappung der Gebrauchten in diesem Segment zunehmend verschärft.

Und dieser Mangel wird noch lange nachwirken. Denn trotz des geschrumpften Angebots bleiben Kleinwagen weiterhin sehr gefragt, sowohl bei Fahranfängern als auch bei jenen, die einfach nur ein wirtschaftliches Pendlerauto suchen. Auf sinkende Gebrauchtpreise, die in den höheren Klassen auf breiter Front zu beobachten sind, dürfen Kaufinteressenten in dieser Fahrzeugkategorie daher kaum hoffen. Nicht zuletzt, weil viele zufriedene Besitzer ihrem kleinen Gefährten mangels Neuwagen-Alternative nun noch länger die Treue halten werden. Das trifft vor

allem Führerscheinneulinge hart, wie die Marktbeobachter der Deutschen Automobil Treuhand im DAT-Report 2024 vermeldeten. Danach mussten Einsteiger für ihr erstes Auto im Schnitt 9430 Euro bezahlen. Das waren 40 Prozent mehr als 2017 – und so viel wie nie zuvor!

Besserung ist auf absehbare Zeit nicht in Sicht. Zum einen, weil selbst die zahlreich auf den Markt drängenden neuen Anbieter aus China bislang kaum günstige Autos im Programm haben. Zum anderen werden die etablierten Hersteller ihre künftigen Kleinwagen mit E-Antrieb meist wohl deutlich über 20000 Euro anbieten.

Kaufinteressenten raten wir daher, bei der Besichtigung eines Stadtflitzers ganz genau hinzuschauen. Schließlich haben die im Alltag viel Stress und selten ein schützendes Garagenplätzchen. Bremsen und Kraftübertragung leiden hier besonders, aber auch Blech und Lack. Entscheidend ist zudem eine lückenlose Wartungshistorie, denn die Grenze zwischen gebraucht und verbraucht ist speziell in dieser Klasse fließend.

RS WAGEN

Fiat 500



Ford Fiesta



VW Polo



INHALT

Audi A1	32	Mitsubishi Space Star	48
Citroën C1	34	Opel Corsa	49
Citroën C3	36	Peugeot 208	50
Dacia Sandero	37	Renault Clio	52
Fiat 500	38	Renault Twingo	54
Ford Fiesta	40	Seat Ibiza	55
Honda Jazz	42	Skoda Fabia	56
Hyundai i10	43	Smart Fortwo/Forfour	58
Hyundai i20	44	Suzuki Swift	60
Kia Rio	45	Toyota Yaris	61
Mazda 2	46	VW Polo	62
Mini	47	VW Up	64

AUDI A1 SPORTBACK

Flott, sicher, innen und außen attraktiv: Der A1 ist **DER FEINE BRUDER DES VW POLO**. Wie steht es um seine Langzeitqualität? Und was taugt er als Gebrauchter?

Er läuft seit sieben Jahren in zweiter Generation vom Band, wird jedoch keinen Nachfolger erhalten. Der A1 hat es halt schwer gegen seine Konzerngeschwister Seat Ibiza, Skoda Fabia und VW Polo, die alle preiswerter und populärer sind. Der Premium-Kleinwagen von Audi ist nie so recht auf einen grünen Zweig gekommen – ob als viertüriger Sportback oder als City Carver im SUV-Look, der 2022 in „Allstreet“ umgetauft wurde.

An den Qualitäten liegt es nicht. Ob Antrieb, Fahrwerk, Raumkonzept, Sitze oder Bedienung – die Technik aus dem Konzernbaukasten MQB macht den kleinsten Audi zum Vollwert-Auto. Bei der Ergonomie dominieren glücklicherweise noch immer physische Tasten, mit den 335 bis 1090 Liter Gepäckraum lässt sich's gut leben. Nur die Rücksitzbank ist

nichts für Große; bei gerade mal 4,03 Meter Außenlänge wird's halt irgendwo knapp.

Im Vorgängermodell bot Audi noch Spezialitäten wie Dieselmotoren oder Allradantrieb an, die gibt's im aktuellen A1 nicht mehr. Drei Benziner-Grundmotoren und Frontantrieb, das war's. Die Einliter-Dreizylinder leisten je nach Baujahr 95, 110 und 116 PS, wir empfehlen die beiden letzteren Versionen. Die Vierzylinder mit 1,5 und 2,0 Liter Hubraum geben 150 beziehungsweise 200/207 PS und bis zu 320 Nm ab – das ist schon ein echtes Pfund im A1, der in der Basis keine 1,2 Tonnen wiegt.

Die großen Motoren arbeiten serienmäßig mit einer S tronic zusammen, bei den Dreizylindern kostet das Doppelkupplungsgetriebe extra. Wenn der Vorbesitzer keine Dummheiten mit ihm angestellt hat, arbeitet es stö-

rungsfrei. Das gilt auch für das „kleine“ DQ 200 mit seinen trockenlaufenden Kupplungen, das jahrelang ein Sorgenkind im VW-Konzern war.

Hat der Baby-Audi, der in Martorell (Spanien) gebaut wird, denn gar keine Schwächen? Doch, hat er. Das Interieur löst das Premium-Versprechen der Marke nicht wirklich ein: An vielen Stellen treffen die Fingerkuppen auf schnödes Hartplastik, allzu oft dringen Knarz- und Rumpelgeräusche an die Ohren. Die Bremsen an der Hinterachse konnten im ersten Baujahr mit Brummtönen nerven, in der Lenkung rumpelt es manchmal, und die Anschlagpuffer der hinteren Stoßdämpfer neigen zum Zerbröseln. Aber das sind nur Schönheitsfehler: Der Audi A1 ist ein solides Auto, das auch bei der Hauptuntersuchung und beim KBA in puncto Rückrufe eine gute Figur macht. *Johannes Köbler*

Schnell und selten: A1 von 2019 mit 200 PS, S-line-Optik und weißen Rädern. Kleines Foto oben: der A1 City Carver



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Vernünftige Gebrauchtkäufer entscheiden sich für den Einliter-Dreizylinder mit 110 PS, der von 2020 bis Anfang 2024 gebaut wurde; seitdem hat er 116 PS. Mehr Fahrspaß bietet der 1,5-Liter-Vierzylinder – er ist ein kleiner High-tech-Motor mit 150 PS.

	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	999	999	1498
Leistung	70 (95)	81 (110)	110 (150)
	bei 5000	bei 5500	bei 5000
max. Drehm.	175 bei 1600	200 bei 2000	250 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1175/455	1180/475	1245/465
Länge x Breite	4029 x 1740	4029 x 1740	4029 x 1740
x Höhe	x 1409	x 1409	x 1409
Gepäckraum	I/VDA 335–1090	335–1090	335–1090
Höchstgeschw.	193	200	217

Welches Modelljahr?

Am besten ein sehr junges. Das Infotainmentsystem MMI läuft nämlich erst seit 2022 wirklich stabil – allerdings entfiel damals der clevere Dreh-Drück-Steller zugunsten eines Touch-Konzepts. Ganz frühe A1 verdienen nur bedingt Empfehlung, auch wegen möglicher Brummgeräusche von den hinteren Scheibenbremsen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon im Serientrimm erkaufte der A1 seine Agilität mit einem straffen Setup. Mit dem Sportfahrwerk wird's richtig hart, es sei denn, es ist mit adaptiven Dämpfern kombiniert. Gut, dass es die Sportsitze auch unabhängig von ihm gab, sie verdienen eine Empfehlung. Eine attraktive Option ist auch das große Infotainmentpaket mit Google Earth, Echtzeit-Verkehrsdaten und Alexa. Im Assistenzpaket steckt der Fahrassistent, der Längs- und Querführung des Autos übernehmen kann. Mitte 2021 ersetzte Audi das Top-Soundsystem von Bang & Olufsen durch eine Sonos-Anlage – ein hörbarer Rückschritt.

Was kostet er?

Interessante A1-Exemplare sind unter 15000 Euro auf dem deutschen Gebrauchtmotor praktisch nicht zu haben. Für 20000 Euro findet man viele Dreizylinder, die teils weit unter 100000 km bleiben. Die Vierzylinder, die etwa 20 Prozent Anteil am Verkauf haben, starten erst in der Region ab 23000 Euro. Achtung, kalkulieren Sie erhöhte Unterhaltskosten mit ein, denn Audi-Werkstätten können sehr teuer sein.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI	im Jahr	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI
2023	18335,-	19187,-	22997,-	Steuer	54,-	54,-	100,-
2022	17375,-	18182,-	21786,-	Haftpflicht	514,-	512,-	493,-
2021	16477,-	17210,-	20604,-	Teilkasko	316,-	315,-	360,-
2020	15595,-	16292,-	19544,-	Vollkasko	734,-	750,-	783,-
2019	14809,-	16198,-	18544,-	Wartung	198,-	205,-	248,-
2018	-	14454,-	17360,-	I/100 km	4,9 S	4,9 S	5,7 S

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die zweite Generation des Audi A1 ist relativ teuer, aber auch recht wertstabil. Erhältlich nur als Benziner und nur als Fünftürer, technisch ausgereift und ohne klare Schwächen – abgesehen vielleicht vom wenig wertigen Hartplastik-Ambiente im Innenraum.

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

A1 35 TFSI/40 TFSI: Fahrbericht 25/18; A1 30 TFSI: Vergleichstest 4/19; A1 40 TFSI: Vergleichstest 9/19; A1 City Carver: Fahrbericht 2/20; A1 City Carver 30 TFSI: Vergleichstest 14/20.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



So kennt man Audi: kühler Look, digitale Anzeigen. Der zentrale 10,1-Zoll-Touchscreen ist seit Mitte 2022 Serie



Top-Aggregat: Der 2.0 TFSI leistete zu Beginn 200 PS, im April 2021 kamen 7 PS dazu. Nur 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h!



Checkpunkte:

- Anschlagpuffer Stoßdämpfer
- Bremsen hinten (Geräusche)
- Knarrgeräusche Lenkung
- Infotainment-Abstürze

Rückrufe:

- Gurtschloss hinten links
- Airbags/Gurtstraffer

CITROËN C1

DAS FRÜHERE EINSTIEGSMODELL der Franzosen, nahezu baugleich mit Peugeot 108 und Toyota Aygo, lockt mit erschwinglichen Gebrauchtpreisen. Ein guter Kauf?

Mit mehr Platz, neuen Ausstattungsdetails und besserer Verarbeitung startete im Sommer 2014 die zweite Generation des französisch-japanischen Kleinwagen-Trios. Es entstammt, wie schon die Vorgänger-Baureihe, einer Kooperation des damaligen PSA-Konzerns (heute Stellantis) mit Toyota. Produziert wurden die technisch eng verwandten Modelle C1, 108 und Aygo bis Ende 2021 im gemeinsamen tschechischen Werk Kolin. Nur die Japaner bieten mit dem Aygo X (seit 2022) einen Nachfolger an.

Serienmäßig sind stets sechs Airbags sowie ESP an Bord, mit der Modellpflege 2018 wurden auch ein Notbrems- und ein Spurhalteassistent angeboten. In puncto Multimedia reicht die Ausstattungsliste von digitalem Radioempfang über Smartphone-Anbindung bis zur Rückfahrkamera. Gegenüber der ers-

ten Generation sind auch beim Fahrwerk Fortschritte spürbar – es überzeugt mit besserem Federungskomfort.

Anfangs standen zwei frei saugende Dreizylinder-Benziner zur Wahl: ein Einliter-Motor mit 69 PS von Toyota und der nur wenig teurere 1,2-Liter mit 82 PS aus dem PSA-Regal, der nur für C1 und 108 offeriert wurde. Nach der dezenten Modellpflege im April 2018 gab es für alle drei Modelle ausschließlich das überarbeitete Einliter-Aggregat mit 72 PS, das sich bei entspannter Fahrweise im Schnitt mit rund fünf Litern begnügt. Vorn bietet der nur 3,47 Meter kurze Citroën selbst Großgewachsenen ausreichend Platz, hinten und im nur 196 Liter fassenden Kofferraum ist das Platzangebot naturgemäß knapp.

Überschaubar wie die Abmessungen sind auch die Problemstellen des C1. Beispielswei-

se ist mit erhöhtem Bremsen- und Kuppelungsverschleiß zu rechnen – typisch für viele Stadtfliitzer. Entladene Batterien oder Defekte an der Beleuchtung sind ebenfalls ein Thema, zudem sollten Kaufinteressenten die Funktionen des (simplen) Infotainments prüfen. Echte Mängelschwerpunkte haben sich bei der zweiten Generation des Trios bislang jedoch nicht offenbart.

Nachlässigkeiten bei der Wartung können sich jedoch speziell beim 1,2-Liter-Benziner rächen, denn der Zahnriemen des PureTech-Dreizylinders läuft im Ölbad. Bei Befüllung mit nicht freigegebenem Öl kann es zu Anlösungen und in der Folge zum Motorschaden kommen. Unsere Empfehlung: Ein gepflegter C1 respektive 108 oder Aygo mit dem robusten Einliter-Dreizylinder und lückenloser Wartung. *Thomas Hellmanzik*

Große Freude im Kleinen: Mit dem elektrischen Faltdach ziehen Frischluft und gute Laune in den kurzen Stadtfliitzer



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Nach der Modellpflege war der C1 nur noch mit dem Einliter-Dreizylinder zu haben, doch der genügt im Stadtverkehr. Wer öfter längere Distanzen zurücklegt, kann den 82-PS-Benziner in Betracht ziehen, sollte aber den Zahnriemen und die Öl-Thematik im Auge behalten.

Peugeot/Toyota/Citroën	108 VTI 68	Aygo 1.0i	C1 PT 82
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	998	998	1199
Leistung			
kW (PS)	51 (69)	53 (72)	60 (82)
bei 1/min	bei 6000	bei 6000	bei 5750
max. Drehm.	95 bei 4300	93 bei 4400	118 bei 2750
Leergewicht/Zuladung	915/325	915/325	940/300
Länge x Breite	3475 x 1615	3465 x 1615	3466 x 1615
x Höhe	x 1460	x 1460	x 1460
Gepäckraum	l/vDA	168-812	196-780
Höchstgeschw.	km/h	160	170

Welches Modelljahr?

Wer sich für die zweite Generation entscheidet, kann wenig falsch machen: Citroën C1, Peugeot 108 sowie Toyota Aygo gelten insgesamt als robuste und zuverlässige Kleinwagen. In der Datenbank des Kraftfahrtbundesamtes stehen allerdings einige Rückrufe – unter anderem wegen Bruchgefahr der Lenksäule, undichten Tanks und falsch vernähter Gurtschlösser. Wer auf Fahrerassistenz Wert legt, muss nach einem Facelift-Modell ab 2018 Ausschau halten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Sechs Airbags und ESP waren bei der zweiten Generation Serie, Audio- und Klimaanlage gab es dagegen erst in höheren Ausstattungsstufen. Oder sie kosteten Aufpreis, genau wie Rückfahrkamera und Smartphone-Anbindung. Auch die Fondtüren sowie eine geteilt umklappbare Rücksitzlehne waren erst zuletzt Serie. Frischluftfans greifen zur Variante mit Stoffaltdach (Airscape, TOP!, X-Wave). Assistenzsysteme gab es seit dem Facelift 2018 in separaten Paketen.

Was kostet er?

Die Preise gepflegter Gebrauchter mit Klima bis 40 000 km starten beim C1 ab etwa 7000 Euro, vergleichbare Peugeot 108 oder Toyota Aygo liegen meist etwas darüber. Das Kleinwagen-Trio ist ziemlich preisstabil, selbst frühe C1 der zweiten Generation um 80 000 km kosten immer noch rund 5000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	108	Aygo	C1	im Jahr	108	Aygo	C1
2023	–	–	–	Steuer	20,–	20,–	32,–
2022	–	10 174,–	9 123,–	Haftpflicht	434,–	509,–	410,–
2021	8377,–	9154,–	8072,–	Teilkasko	157,–	140,–	157,–
2020	7766,–	8006,–	7529,–	Vollkasko	485,–	563,–	377,–
2019	7239,–	7500,–	7042,–	Wartung	167,–	161,–	180,–
2018	6763,–	6952,–	6762,–	l/100 km	4,1 S	4,1 S	4,3 S

Quelle: DAT; * Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C1 der zweiten Generation, eng verwandt mit Peugeot 107 und Toyota Aygo, zeigt wenig Auffälligkeiten. Allenfalls Ölfeuchtigkeit am Motor lohnt sich besonders zu checken.

Christian Kneitz

Tests in diesen Ausgaben

Citroën C1 VTI 82 Airscape: Vergleich 11/14; Citroën C1 VTI 68 Airscape: Vergleichstest 16/14; Peugeot 108 VTI 68: Vergleich 18/14; Peugeot 108 PureTech 82: Test 18/14; Peugeot 108 e-VTI 68: Vergleichstest 21/14.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Das verspielte Interieur mit praktischen Ablagen ist passabel verarbeitet, die Instrumente sind teils schlecht ablesbar



Peugeot 108 (oben) und Toyota Aygo unterscheiden sich nur optisch vom Citroën C1. Alle drei sind technisch identisch



Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Funktion der Kupplung**
- **Zustand der Bremsen**
- **Funktionen Infotainment**
- **Rost an Abgasanlage**
- **Erledigung von Rückrufen**

Rückrufe:

- **Bruchgefahr Lenksäule**
- **Undichter Benzintank**
- **Vernähtung der hinteren Gurtschlösser**

CITROËN C3

AB 2017 GEBAUT und heute einer der günstigeren Gebrauchtwagen: Ist der sympathische C3 der dritten Generation in Sachen Haltbarkeit eine Empfehlung?



Frisches, durchaus übersichtliches Design prägt das Cockpit. Hinter die flauschweichen Sitze passen 300 bis 922 Liter Gepäck

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie (vorgescriebene Ölsorte!)**
- **Zustand Zahnriemen**
- **Zustand Bremse vorn**
- **Kantenrost am Unterboden**
- **Wackelnde Seitenscheiben**

Rückrufe:

- **Zahnriemen (alle 1.2)**
- **ABS-Block (Baujahr 2017)**
- **Seitenairbags (Bj. 2017)**
- **Hinterachse (Baujahre 2018-2019)**

Der C3 ist ein Paradiesvogel im Gebrauchtwagenangebot. Und das nicht, weil er hier so peppig daherkommt mit seinen knalligen Farben und den ulkigen Airbumps, sondern weil er als Neuwagen bis vor Kurzem als Auslaufmodell kaum teurer war als ein junger Gebrauchter. Citroën bot ihn noch bis 2024 nett ausgestattet für unter 13000 Euro an. Nun steht der neue, etwas teurere C3 beim Händler, weshalb Gebrauchtexemplare des Vorgängers spürbar im Wert sinken. Lohnt der Kauf?

Schauen wir dem C3 unters Blechkleid, erkennt man, wie die ehemaligen Dumpingpreise zustande kamen. Denn technisch baute der C3 auf der PF1-Plattform auf, die 1998 mit dem Peugeot 206 Premiere feierte. Hochwertige Lösungen in puncto Verarbeitung oder eine besondere Liebe zum Detail sucht man vergeblich. Stattdessen findet man eher mal Kantenrost hier und unsaubere Schweißpunkte dort, auch die Verkabelung sieht mitunter mehr nach Bastelarbeit als nach Großserie aus. Geschenkt, schließlich kennen wir den 206 ja auch seit langem als simplen, aber robusten Kleinwagen. Außerdem: Nach dem Kauf kann man ja mit ein paar Handgriffen den Unterboden in Eigenregie nachkonservieren.

Bis hierhin könnte man über die etwas schrulligen Unzulänglichkeiten hinwegsehen, wäre da nicht zusätzlich noch das dicke Problem, welches den C3 im schlimmsten Fall rasch zur Immobilie macht: der Zahnriemen des 1,2-Liter-Benziners. Der ist – wie bei allen Modellen des Stellantis-Konzerns mit diesem Antrieb –, auch beim Citroën C3 gut für Ärger. Kam der im Ölbad laufende Riemen beim Vorbesitzer nämlich mit nicht freigegebenem Schmierstoff in Kontakt, nimmt dieser Schaden, der bis zum plötzlichen Motortod eskalieren kann. Entscheidend ist bei gebrauchten C3 also eine absolut lückenlos nachvollziehbare Wartungshistorie. Und die ist bei günstigen Kleinwagen oft nicht selbstverständlich.

Die sparsamen Diesel haben das Problem nicht. Fahrerisch ähneln sich alle C3-Versionen, lenken direkt und bewegen sich so trotz des schunkeligen Komforts lustvoll agil.

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für das simple und leichte Auto genügen 83 PS. Verbräuche um die fünf Liter sind kein Problem. Das Befüllen mit der richtigen Ölsorte ist für den 1.2 PureTech überlebenswichtig. Der Zahnriemen muss alle sechs Jahre oder 100 000 Kilometer gewechselt werden.

	PureTech 82	PureTech 110	BlueHDI 100
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1199	1199	1560
Leistung	61 (83)	81 (110)	73 (99)
bei 1/min	bei 5750	bei 5750	bei 3750
max. Drehm.	118 bei 2750	205 bei 1500	254 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1051/459	1125/475	1165/505
Länge x Breite	3996 x 1749	3996 x 1749	3996 x 1749
x Höhe	x 1474	x 1474	x 1474
Gepäckraum	I/VDA	300–922	300–922
Höchstgeschw.	166	188	185

Welches Modelljahr?

Technisch ist es annähernd bedeutungslos, um welches Baujahr es sich beim C3 handelt. Verschleiß- und Gesamtzustand sind entscheidend. Gleiches gilt für die frühen Baujahre, deren Zahnriementausch jedoch fällig ist. 2020 erfolgte ein Facelift mit leicht geänderter Optik, ab da gab es auch serienmäßige LED-Scheinwerfer.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die am weitesten verbreitete Linie „You!“ war zuletzt die Grundausrüstung und ähnelte der vorherigen „Feel!“. An Bord sind Klimaanlage, Funk-ZV, Fensterheber und Bluetooth. Mehr ist hier absolut nicht nötig und dürfte sich in puncto Mehrkosten nicht rentieren.

Was kostet er?

Gut 3500 C3 (3. Generation) finden sich auf den Verkaufsplattformen. Doppelt so viel wie noch im Vorjahr. Das zeigt, dass der einst extragünstige Neuwagen nun als günstiger Gebrauchter angekommen ist. Sehr günstig sogar: Ab 5000 Euro gehen brauchbare Exemplare los.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	PT 82	PT 110	HDI 100
2023	11 699,-	15 329,-	–
2022	10 854,-	14 133,-	15 154,-
2021	10 272,-	13 389,-	14 077,-
2020	9 706,-	12 653,-	12 553,-
2019	8 291,-	10 993,-	10 421,-
2018	7 759,-	10 440,-	9 091,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	PT 82	PT 110	HDI 100
Steuer	54,-	40,-	152,-
Haftpflicht	503,-	488,-	506,-
Teilkasko	180,-	223,-	291,-
Vollkasko	468,-	561,-	592,-
Wartung	179,-	196,-	222,-
I/100 km	4,8 S	4,6 S	3,7 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C3 der dritten Generation ist ein zuverlässiges, gut verarbeitetes Auto. Bei Fahrzeugen mit 1,2-Liter-Motor darauf achten, dass der Zahnriemenwechsel rechtzeitig durchgeführt wurde, möglichst nach maximal 80.000 Kilometern – das Risiko eines Motorschadens ist sonst vergleichsweise hoch.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

C3 1.6 Blue HDI 100: Vergleichstest 4/17; PureTech 110 (Facelift): Vergleichstest 6/22; PureTech 110 (Facelift, als technisch unveränderter Aircross): Kurztzest 20/21.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

DACIA SANDERO

ALS GÜNSTIGSTER NEUWAGEN und Einstieg ins Dacia-Markenprogramm verbuchte der Sandero gute Verkaufszahlen. Wie schlägt er sich im höheren Alter?



Das schmucklose Cockpit ist einfach zu bedienen. Mäßige Verarbeitung, billige Materialien, großer Gepäckraum

Checkpunkte:

- Ölverlust Motor und Getriebe
- Radaufhängungen
- Bremsenverschleiß
- Beleuchtungseinrichtung
- Korrosion Unterboden
- Verarbeitungsmängel
- Wartungsstau?

Rückrufe:

- Austausch Fahrer-Airbag
- Bruch Bremsattel-Clip vorn
- Bruch Radnabe vorn

Die zweite Generation des Dacia Sandero (2012 und 2020) setzte erneut auf die bewährte Technik der Muttermarke Renault. Viele Jahre lang lagen die Einstiegspreise für den Sandero II deutlich unter 10000 Euro. Immer an Bord waren Servolenkung, Seitenairbags und ESP. Der Stepway mit robusten Plastikplanken erfreute sich großer Beliebtheit bei Neuwagenkäufern, er wird daher auch gebraucht häufig angeboten.

Zum Marktstart wurde der Sandero von einem 73 PS starken 1,2-Liter-Vierzylinder angetrieben, der auf Wunsch ab Werk als Autogas-/LPG-Variante erhältlich war. Ende 2016 ersetzte Dacia diesen durch einen ebenfalls 73 PS starken Dreizylinder-Sauger. Spürbar dynamischer präsentiert sich hingegen der TCe-Turbobenziner mit 90 PS. Als Diesel kam der bewährte 1,5-Liter-Motor mit zunächst 90, später 95 PS zum Einsatz. Die Abgasnorm Euro 6 erfüllten jedoch alle Motoren erst ab September 2015. Seitdem gab es auch den TCe 90 in einer LPG-Version.

Innen dominiert trotz des dezenten Facelifts von 2016 weiterhin Robustheit über Komfort und Anmutung. Allzu viel Charme sollte man daher nicht erwarten. Dafür punktet der Kleinwagen mit vier Türen, ordentlichem Platzangebot im Fond und einem variablen Gepäckraum von 320 bis 1200 Litern. Zu wenig Stauraum? Der Logan MCV, eingeführt 2013, ist praktisch ein Sandero mit großem Kombiheck.

Ansonsten bleibt das Modell ein solider Fronttriebler mit langen Federwegen, der sich insbesondere auf schlechten Straßen bewährt. Als Gebrauchtwagen ist der Sandero nicht frei von Risiken, zumal viele Erstbesitzer nicht nur beim Kauf, sondern auch bei Wartung und Pflege sparen. Probleme treten häufig bei Achsaufhängung und Beleuchtung auf, hinzu kommen verschlissene Bremsen, defekte Batterien, Ölverlust am Stirndeckel der Steuerkette sowie kaputte Zündschlüssel. 2017 erfolgte zudem ein Rückruf wegen möglicher Mängel am Bremsattel.

Der 2021 eingeführte Sandero III übertrifft seinen Vorgänger in Raumangebot und Qualität deutlich, dafür aber auch im Preis. *Peter Wolkenstein*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der ab 2016 erhältliche Dreizylinder mit 73 PS motorisiert den Sandero durchaus ordentlich, war aber nicht für den Stepway zu haben. Mehr Drehmoment liefern die beiden Turbos mit 90 PS, wobei der Diesel noch etwas kräftiger zu Werke geht und enorm sparsam läuft.

	SCe 75	TCe 90	dCi 90
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	999	898	1461
Leistung	54 (73) bei 1/min bei 6300	66 (90) bei 5000	66 (90) bei 4000
max. Drehm.	95 bei 3600	140 bei 2250	220 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1049/446	1037/483	1108/482
Länge x Breite x Höhe	4057 x 1733 x 1523	4057 x 1733 x 1523	4057 x 1733 x 1523
Gepäckraum	l/VDA 320–1200	320–1200	320–1200
Höchstgeschw.	158	175	173

Welches Modelljahr?

In den ersten vier Produktionsjahren blieb der Sandero II weitgehend unverändert. Ein erstes, eher dezentes Facelift gab es Ende 2016. Das nicht besonders komfortabel schaltende automatisierte Schaltgetriebe (Easy-R) wurde unwesentlich früher eingeführt und ist vollauf verzichtbar.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

In der Topvariante Lauréate oder als optisch aufgewerteter Stepway wurden auffällig viele Sandero verkauft. Klimaanlage, Navigationssystem oder Tempomat sind bei Letzterem allerdings nur in der Ausführung Prestige serienmäßig an Bord.

Was kostet er?

Ab gut 4000 Euro starten frühe, aber ordentlich gepflegte Sandero II mit Laufleistungen bis etwa 60000 km, für jüngere TCe 90 unter 50000 km sind mindestens 6500 Euro anzulegen. Die beliebten Stepway-Ausführungen kosten auch heute noch 800 bis 1000 Euro mehr.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	SCe 75	TCe 90	dCi 90	im Jahr	SCe 75	TCe 90	dCi 90
2023	–	–	–	Steuer	48,–	46,–	142,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	602,–	605,–	628,–
2021	–	–	–	Teilkasko	135,–	157,–	189,–
2020	7881,–	9953,–	–	Vollkasko	409,–	435,–	530,–
2019	7065,–	8808,–	–	Wartung	147,–	161,–	187,–
2018	6752,–	7851,–	8512,–	l/100 km	4,9 S	4,9 S	3,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Wem hochwertige Materialien im Innenraum weniger wichtig sind, der bekommt bei Dacia viel Auto fürs Geld. Typische Mängel sind ausgeschlagene Koppelstangen sowie Ölverlust am Stirndeckel der Steuerkette.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

Sandero: Fahrbericht 26/12; Sandero TCe 90: Test 4/13; Sandero TCe 90 Lauréate: Vergleichstest 10/15; Sandero TCe 90 Easy-R: Test 25/16.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

FIAT 500

DER CHARME DER 50ER-JAHRE verbunden mit Technik aus dem Panda: Das Rezept des von 2007 bis 2024 gebauten 500 hat Erfolg. Aber ist er auch problemlos?

Zum Thema Retro-Design fällt vielen blitzartig der Fiat 500 ein. Sein Erfolg ist vor allem den Gestaltern zu verdanken, denen es gelang, den Stil des winzigen Heckmotor-Originals, gebaut von 1957 bis 1975, trotz moderner Frontantriebstechnik und deutlich üppigerer Dimensionen zu wahren. Unzählige Sondermodelle und Varianten, wie das Cabrio und die Abarth-Sporttypen, steigern das Interesse noch weiter.

Seit 2021 gibt es den Stadtknirps als vollwertige Elektro-Version 500e. Der ist trotz des täuschend ähnlichen Designs eine weitgehende Neuentwicklung. Er beerbt eine nur in den USA verkaufte und krude konstruierte Elektroversion mit sichtbar erhöhtem Akkuboden. Unter den Verbrennern – also den allermeisten Gebrauch-500ern – reicht der

genügsame und pflegeleichte 1,2-Liter-Basisbenziner, ein Vierzylinder mit 69 PS. Darüber rangiert der 1,4-Liter, der jedoch erst als Turbo in den Abarth-Versionen (135 bis 190 PS) spürbar mehr Temperament entwickelt. Der 2010 lancierte Zweizylinder-Turbo (Twinair) mit 85 oder 105 PS ist komplex konstruiert und schluckt unter Last viel Sprit. Der recht seltene 1,3-Liter-Diesel (Multijet) ist dagegen enorm sparsam.

In der Stadt stört der große Wendekreis des 500, und auf längeren Strecken mindern kurze Sitze, eine stöbige Federung sowie die gefühllose Lenkung das Vergnügen. Mehr Freude kommt in der Cabrio-Limousine 500C auf. Deren weit nach hinten reichendes faltverdeck mit heizbarer Glasheckscheibe und elektrischer Betätigung steigert den Erlebniswert erheblich.

Für alle Modelle gilt: Schon in jungen Jahren kann aufgrund mangelnder Pflege Rost an Blechkanten auftreten. Die Auspuffanlage segnet bei fast jedem 500 irgendwann das Zeitliche, weil Kurzstrecken-Kondensat dem dünnen Blech zusetzt. Mit dem Alter nehmen die Störungen zu. Neben Bremsschläuchen und -scheiben schwächeln Fahrwerksteile wie Radlager, Federn und Dämpfer.

Bei der Besichtigung stets das Wartungsheft kontrollieren und den Antrieb auf Undichtigkeiten prüfen. Während der 1.2 ab und an beim Kaltstart streikt, gehören überhitzte Motoren beim 500 zu den häufigen Ausfallursachen. Dann ist meist die Zylinderkopfdichtung beschädigt und es wird richtig teuer. Eine gute Wartungsmoral zählt also.

Marcus Peters

185 bis 610 Liter passen in den mickrigen Kofferraum. Die Sitzposition ist hoch. Seit 2015 gibt es Scheinwerfer in Linsenoptik



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1,2-Liter-Basisbenziner reicht völlig. Die Turboversionen sind dagegen vermeidbar, weil unkultiviert, komplex und nicht sehr verbrauchsarm. Richtig Spaß machen erst die 1,4-Liter-Turbos im Abarth. Achtung: Der sparsame 1,3-Liter-Diesel erfüllte erst ab 2015 die Euro-6-Norm.

	0.9 Twinair	1.2	1.4 T-Jet
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/2	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	875	1242	1368
Leistung	63 (85) bei 5500	51 (69) bei 5500	107 (145) bei 5500
max. Drehm.	145 bei 1900	102 bei 3000	206 bei 3000
Leergewicht/Zuladung	1015/355	940/365	1120/305
Länge x Breite x Höhe	3546 x 1627 x 1488	3546 x 1627 x 1488	3546 x 1627 x 1488
Gepäckraum	l/VDA	185-610	185-610
Höchstgeschw.	173	160	205

Welches Modelljahr?

Sparsam, robust, und zumindest halbwegs lebendig ist die Basismaschine 1.2 – unsere Empfehlung. Wer noch weniger verbrauchen möchte, kann zum Diesel greifen. Abarth-Modelle sind sehr sportlich und in unterschiedlichen Leistungsvarianten zu haben. Wer ein Cabrio sucht, findet gebrauchte Versionen des 500C mit großem Rolldach. Optisch hat sich mit dem 2015 vorgestellten Facelift übrigens wenig getan, doch in der Detailqualität sind durchaus kleine Fortschritte feststellbar.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Version Pop Star reicht prinzipiell aus – hier befindet sich auch die Klimaanlage mit an Bord. Letztere gehört ab der Ausstattung Lounge zum Serienumfang, während ESP häufig aufpreispflichtig war. Besonders interessant sind die verschiedenen Sondermodelle mit vielen schicken Extras und sonst nicht lieferbaren Farben und Polstern. Für den Preis zählt Optik mehr als Ausstattung.

Was kostet er?

Das sehr üppige Gebrauchtangebot bewirkt einen entsprechend breiten Preisrahmen. Klassische Studentencars, also zum Beispiel frühe 1.2 um 100 000 km, gibt es für faire 2500 Euro. Knapp das Doppelte muss man für ein Faceliftmodell bis etwa 40 000 km anlegen ab da wird es richtig teuer für die knirpsige Kleinwagenklasse. 500e starten ab etwa 18 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	0.9	1.2	1.4 T
2023	–	–	–
2022	–	–	17 801,–
2021	–	12 448,–	15 178,–
2020	10 415,–	11 115,–	14 239,–
2019	9 782,–	9 781,–	13 425,–
2018	9 189,–	8 651,–	12 632,–

Quelle: DAT; * Händlereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	0.9	1.2	1.4 T
Steuer	18,–	26,–	116,–
Haftpflicht	425,–	426,–	352,–
Teilkasko	186,–	191,–	429,–
Vollkasko	464,–	441,–	688,–
Wartung	157,–	181,–	239,–
l/100 km	4,1 S	4,8 S	6,0 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Praktischer Stadtfliker mit leichtem Nostalgie-Touch. Wichtig vor dem Kauf: Prüfen Sie den Motor auf Ölfeuchtigkeit – hier zeigt der 500 ab und an echte Schwächen.

Sebastian Kopp

Tests in diesen Ausgaben

500 C 0.9 Twinair (Facelift): Test 1/16; 500 L: Kaufberatung 6/17; 500 C: Kaufberatung 23/18; 500 X 1.3 GSE: Vergleichstest 3/19; 500 X 1.6 Multijet: Dauertest-Abschlussbericht 6/19.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Mit dem großen Rolldach beliebte der 500C eine traditionelle Karosserieform neu – die der Cabrio-Limousine



Halbwegs sparsam ist der Twin-Air nur bei sehr zurückhaltender Fahrt. Das hübsche Cockpit ist sauber verarbeitet

Checkpunkte:

- Korrosion am Unterboden
- Ölverlust Motor/Getriebe
- Radaufhängungen
- Bremsen: Verschleiß
- Wartungshistorie
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Über die lange Bauzeit gab es bislang viele Rückrufe, die aber nicht alle Modelle oder Baujahre betrafen, u.a.: Lenkzwischenwelle, Bremsträger hinten, Bruch Antriebswelle, Störung Hybridsystem (1.0), defekte Achswellen (500e)



FORD FIESTA

DIE PRODUKTIONSEINSTELLUNG der achten Generation des Ford Fiesta beendete die Kleinwagen-Ära bei Ford. Ist der letzte Fiesta als Gebrauchter eine Empfehlung?

Mit der Einstellung des Ford Fiesta Mitte 2023 endete die Erfolgsgeschichte des populären Kleinwagens in der achten Generation. Die startete im Juli 2017 zu Preisen ab rund 13000 Euro in der Basis, das mit Vollausrüstung angebotene Topmodell ST X mit 200 PS starkem Turbo-Dreizylinder kostete zuletzt 31000 Euro.

Doch selbst mit den schwächeren Motoren unter der Haube besitzt der letzte Fiesta (Typ FHH) das gewisse Etwas. Auch hier ist es das gekonnt abgestimmte Fahrwerk, das dynamisches Handling mit ordentlichem Federungskomfort in Einklang bringt und den kleinen Kölner im Zusammenspiel mit der direkten, aber nie hibbeligen Lenkung zum Liebling der Kurvenjäger macht. Klasse auch, dass die Agilität nicht zulasten des Geradeauslaufs geht,

denn der Fiesta liegt ebenso bei hohen Geschwindigkeiten stabil. Fahrwerk können sie bei Ford, das haben schon seine beiden Vorgänger bewiesen.

Dafür waren Raumangebot und Materialgüte des Interieurs nicht ganz auf dem Niveau der Klassenbesten. Den Preisdruck spürt man auch beim Mobiliar, dessen Polsterung etwas spärlich ausfällt. Dafür stimmen die Ergonomie hinterm Volant und – im Gegensatz zum Vorgänger – die Langzeitqualität. Bei der HU schneidet der Fiesta Nummer acht bislang jedenfalls klar besser ab als der Siebener.

Eher unauffällig ist der Typ FHH ebenso bei Rückrufen, die meist nur kleine Produktions-Chargen betrafen. Es sind eher Kleinigkeiten, die nerven können, wie rasch abnutzende Sitzbezüge oder sich lösende Türdichtungen.

Trotzdem können wir keine generelle Entwarnung geben, denn ein Punkt ist zwingend im Auge zu behalten. Das ist der im Ölbad laufende Zahnriemen der Einliter-Dreizylinder-EcoBoost-Motoren ohne Zylinderabschaltung, die das Antriebsprogramm dominieren. Bei Befüllung mit einem anderen Öl als dem von Ford vorgeschriebenen (Freigabe WSS-M2C948-B) droht ein kapitaler Motorschaden als Folge von Gummiablösungen und Rissen. Zum Modelljahr 2019 kam mit der Zylinderabschaltung die Umstellung auf Steuerkette.

Keine besonderen Ansprüche ans Öl stellen lediglich der 1,1-Liter-Sauger – der fast nur für den Stadtverkehr taugt – und der 1.5 TDCi als einziger Diesel. Daher heißt es Finger weg bei solch einem Fiesta ohne belegbare Wartungshistorie.

Uli Holzwarth/Jörn Thomas

Oben: Die erhöhte Bodenfreiheit und die rustikale Beplankung kennzeichnen den 2018 hinzugekommenen Fiesta Active



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 125 PS starke EcoBoost-Dreizylinder bietet einen guten Kompromiss aus Drehmomentstarkem Antritt, guten Fahrleistungen, ordentlicher Laufkultur und günstigem Verbrauch, reagiert aber sensibel auf falsches Öl. Der Diesel rechnet sich nur für Vielfahrer.

	1.1	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	1084	999	999
Leistung	52 (70)	74 (100)	92 (125)
	bei 1/min	bei 6500	bei 6000
max. Drehm.	110 bei 3500	170 bei 1500	170 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	1108/517	1144/506	1217/468
Länge x Breite	4040 x 1735	4040 x 1735	4040 x 1735
x Höhe	x 1476	x 1476	x 1476
Gepäckraum	l/VDA	292-1093	292-1093
Höchstgeschw.	km/h	160	183
		200	

Welches Modelljahr?

Beim Vorgänger kamen 2012 mit dem Facelift die kräftigen EcoBoost-Dreizylinder. Die achte Generation des Fiesta startete 2017 problemlos in den Markt. Im Frühjahr 2018 kam der Active, ab 2020 die beiden Mildhybrid-Motoren dazu. Mittlerweile kratzen jedoch durchaus auch Motorschäden (Kühlung, Zahnriemen) am Image der ansonsten angenehmen Einliter-EcoBoost-Dreizylinder.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basisausstattung Trend enthält nur das Nötigste, komfortabel wird es mit Cool&Connect. Dann sind neben dem umfangreichen Infotainment samt Touchscreen, WLAN und DAB-Empfang auch Klimaanlage, Parkensoren und Tempomat an Bord. Eine sinnvolle Investition. Die ST-Line bietet für einen relativ geringen Aufpreis Sportfahrwerk und -lenkrad sowie schlüssellosen Start.

Was kostet er?

Gebrauchte Fiesta VIII mit 101 PS, Klimaanlage und weniger als 60 000 km Laufleistung starten bei rund 10 000 Euro. Vergleichbare Exemplare mit der 125-PS-Variante des Einliter-Turbos kosten mit besserer Ausstattung oft nur etwa 1500 Euro mehr. Bei Neufahrzeugen mit Tageszulassung, die selbst im Frühjahr 2025 noch verfügbar sind, beginnt die Preisspanne für gut ausgestattete Titanium-Modelle mit 101 PS bei knapp 18 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.1	1.0 EB ²⁾	1.0 EB ³⁾
2023	-	14 985,-	-
2022	-	13 897,-	-
2021	-	12 761,-	14 406,-
2020	9659,-	11 978,-	12 830,-
2019	9165,-	10 026,-	-
2018	8672,-	9467,-	-

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾100 PS; ³⁾125 PS

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.1	1.0 EB ²⁾	1.0 EB ³⁾
Steuer	60,-	40,-	22,-
Haftpflicht	523,-	515,-	485,-
Teilkasko	249,-	277,-	334,-
Vollkasko	706,-	690,-	766,-
Wartung	176,-	183,-	183,-
l/100 km	5,1 S	4,6 S	4,2 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Fiesta - schon in der achten Generation auf dem Markt - ist ein solider Kompaktwagen. Bekannte Probleme sind sich lösende Türdichtungen und Elektronikprobleme rund um das Sync3-Radio.

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

1.0 EcoBoost 125 PS (Vergleichstest: 4/18; 18/19; 26/19), Active 1.0 EcoBoost 140 PS (Vergleichstest: 17/18; 1/19), ST 200 PS (Vergleichstest: 22/18, 1/22).

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Übersichtliche Instrumente, aufgeräumte Optik, 20-Zoll-Touchscreen des Sync-3-Systems. Gute Ergonomie



Sportfans wählen den ST mit 200-PS-Power-Dreizylinder, Winterfahrer nehmen Heizung für Frontscheibe und Lenkrad



Checkpunkte:

- **Wartungshistorie (Öl!)**
- **Ölverlust Motor/Getriebe**
- **Tragbild Bremscheiben**
- **Verfärbungen Sitzbezüge**
- **Heizwirkung**
- **Erledigung evtl. Rückrufe**

Rückrufe:

- **Gurt-Aufrollmechanismus**
- **Ausfall Lenkunterstützung**
- **Bremskraftverstärker**
- **Brandgefahr durch Ölaustritt bei 1.5 EcoBoost**
- **Bremskraftverstärker**

HONDA JAZZ

DIE DRITTE GENERATION des City-Flitzers war die letzte mit konventionellem Antrieb. Auch sie punktet mit praktischen Talenten und hoher Zuverlässigkeit.



Klasse: Die Rücksitze lassen sich entweder zu einer Ebene flachlegen oder wie im Kino hochklappen. Cockpit etwas zerklüftet

Checkpunkte:

- Allgemeiner Pflegezustand
- Wartungshistorie
- Funktion Klimaanlage
- Unterboden (Korrosion?)
- Bremsscheiben hinten: Rost?

Rückrufe:

- Austausch Airbag-Inflatoren
- Sicherheitsgurt hinten Mitte: Prüfung und ggf. Austausch des Sensors

Großzügige Platzverhältnisse bei klassenüblichen Außenabmessungen und die pfiffigen Variationsmöglichkeiten der Rückbank gehören seit dem Start der ersten Jazz-Generation 2002 – den gleichnamigen Minimalisten aus den 1980er-Jahren lassen wir hier mal außen vor – zur DNA dieses clever gemachten Kleinwagens.

Mit der dritten Auflage, die von 2015 bis 2020 bei den Händlern stand, setzte Honda noch einen drauf. Obwohl auch der Jazz des Typs GK trotz 9,5 Zentimetern mehr ganz knapp unter der Viermeter-Marke bleibt, bietet er dank des um 3,5 Zentimeter verlängerten Radstands geradezu luxuriöse Platzverhältnisse in Reihe zwei. Hinten freuen sich daher selbst Zweimeter-Lulatsche über die üppige Beinfreiheit und das luftige Raumgefühl.

Vorne ermöglicht der knappe Verstellbereich der Sitze jedoch nur Personen bis etwa 1,85 Metern eine angenehme Position hinterm höhen- und weitenverstellbaren Lenkrad. Dafür spielt beim Jazz auch ganz hinten die Musik, das Gepäckabteil übertrifft mit 354 Litern viele Kompaktwagen. Klappt man die Rücklehnen der „Magic Seats“ getauften Rückbank um, senken sich zugleich deren Sitzpolster ab, wodurch eine 1,5 Meter lange Ebene mit Platz für maximal 1314 Liter entsteht. Der reicht sogar für den Transport einer Waschmaschine, zumal auch die Zuladung von 500 Kilogramm für einen Kleinwagen üppig ausfällt. Alternativ lassen sich die Sitzflächen wie bei Kinossesseln hochklappen, um hohen Gegenständen Platz zu machen. Ein cleveres Konzept, das beim Jazz funktioniert, weil der 40-Liter-Tank unter den Vordersitzen seinen Platz findet.

Keine Wahl hatte man zuerst beim Antrieb, da musste ein zwar drehfreudiger, aber durchzugschwacher 1,3-Liter-Benziner mit 102 PS reichen, wahlweise mit Sechsgang- oder stufenlosem CVT-Getriebe. Mit dem Facelift Ende 2017 kam der 1.5 i-VTEC mit 130 PS hinzu. Nicht jedoch mehr Komfort. Der Jazz federt etwas rustikal, ohne mit besonderer Fahrdynamik zu glänzen. Dafür funktioniert die Technik selbst im Alter sehr zuverlässig. *Uli Holzwarth*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bis zum Facelift war der etwas raue, Drehmomentschwache 1.3 i-VTEC mit 102 PS die einzige Motorisierung, wahlweise mit Sechsganggetriebe oder stufenloser CVT-Automatik. Erst Anfang 2018 kam der wesentlich dynamischere 1,5-Liter mit 130 PS hinzu.

	1.3 i-VTEC	1.3 i-VTEC CVT	1.5 i-VTEC
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1318	1318	1498
Leistung	75 (102) bei 1/min bei 6000	75 (102) bei 1/min bei 6000	96 (130) bei 1/min bei 6600
max. Drehm.	123 Nm bei 5000	123 Nm bei 5000	155 Nm bei 4600
Leergewicht/Zuladung	1146/459 kg	1164/441 kg	1104/501 kg
Länge x Breite x Höhe	4028 x 1694 x 1525 mm	3995 x 1694 x 1525 mm	4051 x 1694 x 1550 mm
Gepäckraum	l/VDA 354-1314	354-1314	354-1314
Höchstgeschw.	190 km/h	182 km/h	190 km/h

Welches Modelljahr?

Wenn es der spritzige 1.5 i-VTEC sein soll, kommt nur ein Faceliftmodell ab Anfang 2018 in Betracht, das außer ein wenig Kosmetik auch eine aufgewertete Serienausstattung mit Tempomat, Sitzheizung, Lichtautomatik und City-Notbremsassistent mit sich brachte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Eine umfassende Sicherheitsausstattung, die Euro-NCAP 2015 mit fünf Sternen honorierte, ist stets an Bord. Sinn macht die mittlere Comfort-Linie, die nichts Wesentliches vermissen lässt. Den 1.5 gab es nur in Kombination mit der teuersten Ausstattung „Dynamic“, er macht sich als Gebrauchter jedoch rar.

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten Jazz des Typs GK ist überschaubar und offenbart eine ordentliche Preisstabilität. Für einen Jazz 1.3 i-VTEC mit Comfort-Ausstattung bis maximal 60 000 km sind 12 000 Euro die Untergrenze. CVT-Automatik kostet etwa 1000 Euro mehr, der seltene Jazz 1.5 Dynamic mit 130 PS startet ab etwa 16 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.3	1.3 CVT	1.5	im Jahr	1.3	1.3 CVT	1.5
2023	–	–	–	Steuer	72,–	50,–	106,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	509,–	509,–	532,–
2021	14 248,–	15 319,–	15 851,–	Teilkasko	322,–	322,–	429,–
2020	12 720,–	13 679,–	14 357,–	Vollkasko	667,–	667,–	1015,–
2019	11 943,–	12 843,–	13 035,–	Wartung	182,–	183,–	197,–
2018	11 015,–	11 861,–	12 294,–	l/100 km	5,1 S	4,6 S	5,9 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Kleinwagen bietet erstaunlich viel Platz – auch dank intelligentem Sitzkonzept hinten. Die Motoren zeigen Dauerläufer-Qualitäten. Sie sind vergleichsweise durchzugsschwach, dafür sparsam. Im Stadtverkehr verschleifen die Bremsscheiben recht schnell.

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

Honda Jazz 1.3 i-VTEC (Fahrbericht: 17/15, Vergleichstest: 23/15). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

HYUNDAI i10

DIE ZWEITE GENERATION des Viertürers startete 2013 ohne Kinderkrankheiten. Ist der Kleinwagen auch als Gebrauchter so solide, dass er eine Empfehlung verdient?



Radio und Klimaanlage kosten extra, die Bedienung ist einfach, als Antrieb gibt es Drei- und Vierzylindermotoren

Sympathisch, praktisch und gut – die von 2013 bis 2019 verkaufte zweite Generation des i10 (Typ IA/BA) bedeutete für Hyundai einen großen Sprung bei den Kleinwagen. Im Vergleich zum Vorgänger war der in der Türkei gebaute i10 sowohl qualitativ als auch fahrdynamisch ein bedeutender Fortschritt, er fuhr auf Augenhöhe mit der etablierten Kleinwagen-Konkurrenz. Das Facelift zum Modelljahr 2017 brachte dezente Kosmetik an Front und Heck sowie Updates bei Infotainment und Assistenz.

Wie das Schwestermodell Kia Picanto hat der i10 stets vier Türen und fünf Sitzplätze – mehr als einige Klassen-Konkurrenten. Auch die Raumeffizienz kann sich sehen lassen, vier Erwachsene haben durchaus Platz. Den gibt es ebenso hinten, ins Gepäckabteil passen 252 bis 1046 Liter.

Im solide gemachten Interieur dominiert einfaches Hartplastik, die großzügig dimensionierten Vordersitze sind bequem. Auch die kommode Federung gefällt, sie macht den i10 tatsächlich langstreckentauglich, während die Lenkung eher gefühllos und rückmeldungsarm arbeitet. Dafür sind Kopf- und Seitenairbags sowie ESP serienmäßig an Bord. Assistenten wie Kollisions- und Spurwechselwarner kamen erst mit dem Facelift Anfang 2017 hinzu.

Das Motorenangebot umfasst neben dem kultivierten 1,2-Liter-Vierzylinder (87 PS) einen lethargischen Einliter-Dreizylinder mit 67 PS, der als 1.0 Blue eine Start-Stopp-Automatik hat (alle Euro 6 ab 4/2015, 6d-Temp ab 8/2018). 2014 kam der 1.0 LPG mit bivalentem Flüssiggastrieb.

Im Alltag überzeugt der i10 mit problemlosem Fahrverhalten. In puncto Zuverlässigkeit liegt er in der ADAC-Pannenstatistik nur im Mittelfeld. Gut: Die zweite Generation des i10 blieb von offiziellen Rückrufen verschont. Als Schwachstellen des kleinsten Hyundai haben sich bislang Ölverlust am Antrieb, ein erhöhter Verschleiß von Kupplung und Bremsen, Defekte an der Beleuchtungseinrichtung und an den Radaufhängungen offenbart. Außerdem bemängeln viele Besitzer eine schwache Wirkung der Klimaanlage.

Annette Bender-Napp

Checkpunkte:

- **Kupplung: Funktion und Verschleiß**
- **Verschlossene Bremsen?**
- **Ölverlust Motor/Getriebe**
- **Service-Historie**
- **Allgemeiner Pflegezustand**

Rückrufe:

- **Der i10 des Typs IA/BA verzeichnet bislang keine Rückrufe**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der empfehlenswerte 1,2-Liter-Vierzylinder wird zwar etwas seltener angeboten, bietet aber die besseren Fahrleistungen und verbraucht kaum mehr Sprit als der Dreizylinder. Die LPG-Variante spielt am Gebrauchtwagenmarkt praktisch keine Rolle.

	1.0	1.2	1.0 LPG
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	998	1248	998
Leistung	49 (67) bei 5500	64 (87) bei 6000	49 (67) bei 6200
max. Drehm.	95 bei 3500	121 bei 4000	90 bei 3500
Leergewicht/Zuladung	1008/412	1016/434	1064/406
Länge x Breite x Höhe	3665 x 1660 x 1500	3665 x 1660 x 1500	3665 x 1660 x 1500
Gepäckraum	1/252-1046	252-1046	218-1046
Höchstgeschw.	155	175	153

Welches Modelljahr?

Da die zweite Generation des i10 sowohl von Anlaufschwierigkeiten als auch Rückrufen verschont blieb, gibt es im Grunde keine Einschränkungen bei den Modelljahren. Wer Wert legt auf Assistenzsysteme wie Kollisions- und Spurwechselwarner, muss sich auf Facelift-Exemplare ab dem Modelljahr 2017 beschränken.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

ESP, Kopf- und Seitenairbags sind immer an Bord, doch Radio, Klimaanlage sowie elektrische Fensterheber bringt erst die zweite Ausstattung Classic mit. Komfortabel wird es ab Trend, unter anderem mit Sitz- und Lenkradheizung sowie Tempomat.

Was kostet er?

Für einen i10 mit dem 1.2-Vierzylinder und Klimaanlage geht unter 7000 Euro kaum etwas, soll die Laufleistung diesseits der 60000 km liegen. Das Gebrauchtangebot ist insgesamt nicht üppig. Vergleichbare Dreizylinder-Varianten sind kaum günstiger, starten bei 6000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0	1.2	1.0 LPG	im Jahr	1.0	1.2	1.0 LPG
2023	13 435,-	-	-	Steuer	46,-	64,-	38,-
2022	11 407,-	-	-	Haftpflicht	448,-	448,-	448,-
2021	10 095,-	-	-	Teilkasko	161,-	169,-	161,-
2020	9 505,-	-	-	Vollkasko	413,-	406,-	413,-
2019	8 114,-	9 702,-	-	Wartung	161,-	188,-	181,-
2018	7 347,-	8 280,-	8 120,-	I/100 km	4,7 S	4,9 S	6,5 LPG

Quelle: DAT; * Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Kleinstwagen überzeugt insgesamt. Kritikpunkte: Die Klimaanlage hat Luft nach oben, erhöhte Beanstandungen sind bei Federn und Dämpfern sowie bei der Beleuchtungsanlage zu verzeichnen.

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

Hyundai i10 1.0 Blue: Vergleichstest 16/14; Hyundai i10 1.2: Vergleichstest 2/15, 6/17; Hyundai i10 1.0: Vergleichstest 15/15.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

HYUNDAI i20

BEREITS SEIT 2009 behauptet sich der i20 im Revier der Kleinwagen. Die zweite Generation punktet mit guter Verarbeitung, solider Technik und gefälligem Design.



Den 1,2-Liter-Vierzylinder gab es in zwei Leistungsstufen: mit 75 und 84 PS. Eine Seltenheit: der Zweitürer namens „Coupé“

Checkpunkte:

- Verschleiß der Kupplung
- Heckklappendichtung sauber und ohne Rost darunter?
- Bei Reimporten: Ausstattungsumfang und Garantiedauer

Rückrufe:

- Übermittlungsfehler des e-Call-Systems beim Auslösen der Airbags (betrifft nur i20 Active)

Obwohl Hyundai seine Wurzeln in Südkorea hat, zeigt der i20 als Produkt des deutschen Entwicklungszentrums in Rüsselsheim viel europäischen Einfluss. Die zweite Generation (intern mit dem Typcode GB) kam 2014 auf den Markt und erhielt 2018 eine Modellpflege, bevor Ende 2020 die dritte Generation (BC3) eingeführt wurde.

Es stehen drei Varianten des GB zur Wahl: Neben dem klassischen Fünftürer war der i20 ab 2016 auch als Active mit einem modischen Outdoor-Outfit erhältlich. Der Dreitürer, genannt „Coupé“, ist dagegen 2018 mit dem Facelift aus dem Programm gefallen.

Alle Varianten bieten genug Platz für Erwachsene im Fond, und der Gepäckraum (326 Liter) ist für diese Klasse großzügig dimensioniert. Auch vorne ist genügend Platz vorhanden, die Sitzposition und Bedienung sind komfortabel, die Materialauswahl sowie die Verarbeitung wirken solide. Die üppig bemessene, fünfjährige Herstellergarantie läuft auch bei Modellen des letzten Baujahres bald ab.

Die Motorenpalette umfasst etwas träge Saugbenziner (75, 84, 100 PS), lebhafte Turbo-Dreizylinder (100, 120 PS) und sparsame Diesel (75, 90 PS). Letztere bot Hyundai nur beim Vor-Facelift-Modell an. Automatikfreunde mussten bis zur Modellpflege mit einem veralteten Vierstufengetriebe vorliebnehmen, das nur zusammen mit dem 100 PS starken 1,4-Liter-Benziner erhältlich war – als Gebrauchtwagen vergleichsweise selten im Angebot, ebenso wie Exemplare mit Dieselmotor.

Die zweite Generation des i20 hat große Fortschritte bei der Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung gemacht, was zu einer verbesserten Rückmeldung führt. Dies gilt auch für die kräftig zupackenden Bremsen, die keine Auffälligkeiten zeigen – im Gegensatz zur ersten Modellgeneration. Auch in wichtigen Bereichen wie Aufhängung, Federn, Dämpfer, Lenkung, Beleuchtung, Auspuff und Ölverlust zeigt sich der GB bisher unauffällig. Zu den wenigen Schwachstellen gehören wellige Sitzbezüge, verschlissene Kupplungen und leichte Rostansätze an der Heckklappendichtung. *Andreas Jüngling*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für den reinen Kurzstreckenbetrieb genügt der Benziner mit 84 PS. Ist der i20 häufiger über Land unterwegs, bietet der 1,4-Liter etwas mehr Reserven. Deutlich spritziger: die Dreizylinder-Turbos mit 100 oder 120 PS, Letzterer mit Sechsganggetriebe.

	1.2	1.4	1.0 T-GDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	1248	1368	998
Leistung	55 (75) bei 1/min bei 6000	74 (100) bei 6000	88 (120) bei 6000
max. Drehm.	122 bei 4000	134 bei 3500	172 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1055/525	1085/515	1145/495
Länge x Breite x Höhe	4035 x 1734 x 1474	4035 x 1734 x 1474	4035 x 1734 x 1474
Gepäckraum	326–1042	326–1042	326–1042
Höchstgeschw.	170	184	190

Welches Modelljahr?

Seit dem Facelift war der Koreaner auf Wunsch mit einem recht problemlosen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe anstelle der veralteten Vierstufen-Wandlerautomatik zu haben. Grundsätzlich gilt der i20 über seinen gesamten Bauzeitraum als zuverlässig und solide.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Außer in der Basisausführung des i20, die es ohnehin nur mit der 75-PS-Version des 1,2-Liter-Motors gab, sind im Serienumfang bereits Radio, Klimaanlage und Zentralverriegelung enthalten. Bei den höherwertigen Varianten Trend und Style kamen ab Markteinführung sogar Sitz- und Lenkradheizung aufpreisfrei hinzu. Mit dem Facelift 2018 ließen sich Smartphones per Apple CarPlay und Android Auto einbinden. Dazu erweiterten Assistenten wie etwa City-Notbremsfunktion und Frontkollisionswarner die Ausstattung.

Was kostet er?

Untypisch für Kleinwagen finden sich einige Exemplare mit sehr hohen Laufleistungen. Ein Qualitätsindiz? Unter 80 000 km starten frühe Basis-GB bei 7500 Euro. Für 9000 bis 11000 Euro gibt es weniger Kilometer und mehr Extras. Turbo-i20 liegen knapp darüber.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	1.2	1.4	1.0 T	im Jahr	1.2	1.4	1.0 T
2023	–	–	–	Steuer	74,–	92,–	44,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	516,–	540,–	486,–
2021	–	–	–	Teilkasko	232,–	246,–	226,–
2020	13 953,–	–	14 280,–	Vollkasko	524,–	552,–	606,–
2019	12 643,–	–	12 293,–	Wartung	188,–	195,–	201,–
2018	11 414,–	9981,–	10 969,–	l/100 km	5,1 S	5,5 S	4,6 S

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Viel Platz, gute Verarbeitung: Der i20 der zweiten Generation ist ein attraktiver Gebrauchter – auch dank langer Garantiezeiten. Schwachstelle scheinen die Sitzbezüge zu sein, die auffallend schnell wellig werden.

Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

i20 1.2: Test 3/15; i20 1.4: Vergleichstest 6/15; i20 Coupé 1.4 CRDi: Test 18/15; i20 1.0 T-GDI: Vergleichstest 16/17, 18/19.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

KIA RIO

IM JAHR 2023 wurde der unprätenziöse Kia Rio in Rente geschickt. Als Gebrauchtwagen besticht er mit Qualität, Haltbarkeit und teils noch gültiger Herstellergarantie.



Aufgeräumt und nüchtern, dabei aber keinesfalls billig präsentiert sich das Cockpit. In den Laderaum passen 325 bis 980 Liter

Etwas abgedroschen, aber doch treffend, werden Kleinwagen wie der Kia Rio des Typs YB, der 2017 auf den Markt kam und Mitte 2023 vorerst ohne Nachfolger in Rente geschickt wurde, häufig mit dem Wort „erwachsen“ bezeichnet. Der letzte Rio ist solide gebaut, vernünftig ausgestattet, fährt ordentlich und lässt sich vollkommen rätselfrei bedienen. Dazu profitiert man meist noch von seiner siebenjährigen Herstellergarantie. All dies klingt in seiner Nüchternheit geradezu teutonisch. Das liegt daran, dass der Rio, obwohl im koreanischen Gwangmyeong gebaut, gezielt für den europäischen Markt entwickelt wurde. So schnitt er als Neuwagen in vielen Testkriterien ganz unauffällig im guten Durchschnitt ab. Das eigentliche Talent bestand darin, dass man ihm praktisch nirgends auch nur ansatzweise eine echte Schwäche nachsagen konnte.

Als Gebrauchter lässt sich einwandfreie Zuverlässigkeit zu seinen Kompetenzen hinzufügen, auch dank der sauberen Verarbeitung. Empfehlenswert, weil robust und lebendig: der Dreizylinder-Turbo-Benziner mit 100 oder 120 PS. Schwachstellen sind selten, jedoch können Motoren, die oft kalt oder auf kurzen Strecken gefahren werden, zu Ölverdünnung und Verkokungen neigen. Das ist gerade in der Stadt für moderne, aufgeladene Direkteinspritzer nicht unüblich. Übrigens: Das 120-PS-Modell erreicht seine Mehrleistung erst bei 6000 Touren, während das Drehmoment (142 Newtonmeter) identisch mit dem 100-PS-Rio ist. Zum Facelift im Juli 2020 führte Kia eine E-Unterstützung für den 1.0-T-GDI-Antrieb ein, wodurch die 120-PS-Version ein wenig Schubhilfe erhielt. Der Zustand des dazu verwendeten Riemens sollte im Alter geprüft werden. Die Kupplungssteuerung erfolgt seitdem elektrisch, was für einen konstant bleibenden Schleifpunkt sorgt, jedoch dabei ziemlich synthetisch wirkt, gerade beim Anfahren. Im Eco-Modus realisiert das iMT-System selbsttätig eine Segelfunktion, um den Verbrauch zu optimieren. Außerdem gab es dezente optische Änderungen, einen größeren Bildschirm und dezent verbesserte Assistenzsysteme.

Andreas Jüngling

Checkpunkte:

- **Getriebe sauber schaltbar?**
- **Klimakompressor leise?**
- **Zustand ISG-Riemen (48V)**
- **1.0-T: Verkokungen?**
- **Ausstattung prüfen: eventuell ein EU-Reimport?**

Rückrufe:

- **Türschlossmechanik hinten (Baujahr 2017)**
- **Airbag-Steuergerät (bis Baujahr 2022)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die aufgeladenen Dreizylinder bieten deutlich mehr Fahrfreude und Überholbarkeit als die ohnehin selten zu findenden Basis-Saugmotoren, auch wenn diese strenggenommen für den leichteren Rio ausreichen. Recht selten sind die enorm sparsamen Euro-6-Diesel.

	1.2	1.0 T-GDI	1.4 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1248	998	1396
Leistung	62 (84) bei 6000	88 (120) bei 6000	66 (90) bei 4000
max. Drehm.	122 bei 4000	175 bei 1500	240 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1230/370	1280/370	1230/370
Länge x Breite x Höhe	4065 x 1725 x 1450	4065 x 1725 x 1450	4065 x 1725 x 1450
Gepäckraum	I/VDA 325-980	325-980	325-980
Höchstgeschw.	173	190	175

Welches Modelljahr?

Das 2020 gezeigte Facelift modernisierte zwar einzelne Optik-Kniffe und das Infotainment, wirklich notwendig erscheint es jedoch nicht. Dank der astreinen Langzeitqualität und der siebenjährigen Garantie können Sie gestrost frühe Exemplare nehmen und dabei Geld sparen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Markentypisch gliedern sich Extras beim Rio in die jeweiligen Linien. Edition 7 (leider nur mit Basismotor zu haben), Vision und Spirit sind am häufigsten zu finden. Darüber gibt's noch etwas mehr Luxus. Sparen Sie sich die altbackene Viergang-Automatik des 1.4.

Was kostet er?

Unterhalb von 100 000 Kilometern beginnt die Rio-Reise bei knapp 10 000 Euro. Je nach Laufleistung zieht der Preis linear bis etwa 14 000 Euro an, darüber beginnen derzeit noch die letzten Lager-Neuwagen. Gute Angebote lauern zudem bei ehemaligen Re-Importen. Achten Sie hier aber auf die Vollständigkeit der Ausstattung.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.2	1.0 T-GDI	1.4 CRDi
2023	15 694,-	18 625,-	-
2022	14 844,-	17 207,-	-
2021	13 360,-	16 346,-	-
2020	12 331,-	15 399,-	-
2019	10 438,-	-	-
2018	9 317,-	-	11 490,-

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2	1.0 T-GDI	1.4 CRDi
Steuer	54,-	36,-	139,-
Haftpflicht	490,-	478,-	487,-
Teilkasko	228,-	98,-	268,-
Vollkasko	508,-	634,-	589,-
Wartung	194,-	217,-	224,-
I/100 km	4,8 S	4,5 S	3,8 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Als City-Auto ist der Rio sparsam unterwegs, sieben Jahre Garantie sind auch nicht zu verachten. Übersichtlichkeit und geschmeidige Schaltung gehören dagegen nicht zu den Stärken. Wer nicht die Basisversion nehmen muss, bekommt eine gute Sicherheitsausstattung.

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

Rio 1.2: Vergleichstest 16/21; 1.0 T-GDI (100 PS): Fahrbericht 5/17, Vergleichstest 14/17; 1.0 T-GDI (120 PS): Vergleichstest 26/19; 1.0 T-GDI 48V: Vergleichstest 22/21.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MAZDA 2

AUCH BEIM KLEINSTEN MODELL ging Mazda andere Wege als die Konkurrenz, setzte auf Hubraum statt Aufladung. Und fährt so bei der Zuverlässigkeit ganz vorne mit.



Übersichtlich gestalteter Arbeitsplatz mit hohem Hartplastikanteil. Der Kofferraum schluckt 280 bis 950 Liter

Das Zweimalzwei in Mazdas Modellpalette ist Geschichte, das konventionelle 2er-Modell ist Ende 2024 abgetreten, während der 2 Hybrid weiterhin die Stellung hält. Als Gebrauchter ist der ab 2015 gebaute Mazda 2 der dritten Generation aber nach wie vor ein heißer Tipp. Nicht zuletzt, weil er auf Downsizing und Turbolader verzichtete.

Stattdessen arbeitet unter der Haube des stets fünftürigen Viermeterautos (exakt sind es 4,06 Meter Länge) ein hoch verdichteter 1,5-Liter-Benziner (Skyactive G) in drei Leistungsstufen mit 75, 90 und 115 PS, wobei es die beiden stärkeren Varianten seit Herbst 2021 nur noch als Mildhybride gab. Der nur bis Mai 2018 angebotene 1,5-Liter-Diesel mit 105 PS spielt auf dem Gebrauchtmotor keine Rolle mehr.

Eine ganz wichtige nimmt hier jedoch die Zuverlässigkeit ein. In dieser Hinsicht kann Mazdas Kleinstler des Typs DJ1 liefern. Steuerkettenmalaisen gibt es hier ebenso wenig wie Ärger mit der Kraftübertragung, hohem Ölverbrauch oder frühzeitigem Verschleiß an Achslagern, Radaufhängungen, Bremsen oder der Abgasanlage. Wie viele moderne Autos blieb aber auch der zum Modelljahr 2020 (LED-Scheinwerfer Serie) und 2023 dezent überarbeitete Mazda 2 nicht vor Rückrufen verschont.

Von den bislang fünf bekannten betrafen zwei das beim Skyactive-G 115 optionale Rekuperationssystem i-ELOOP und je einen die Kraftstoffhochdruckleitung, Keilriemen mit Dichtung des Kraftstofffilters sowie den sehr seltenen Diesel (fehlerhafte Verbrennung). Trotz kleinerer Auffälligkeiten bei Beleuchtung und Klimaanlage sind bei diesem Mazda 2 bis heute keine echten Mängelschwerpunkte erkennbar.

Da lassen sich leichte Defizite in Gestalt des nicht so hochwertig wirkenden, relativ engen Innenraums, der eingeschränkten Übersichtlichkeit oder dem nicht besonders leisen Motor verkraften. Eher jedenfalls als die im Konkurrenzvergleich schwächeren Bremsleistungen. Dafür versöhnt der kleine Mazda mit Genügsamkeit: Mit rund sechs Litern Super im Schnitt ist er trotz des Verzichts auf Downsizing und Turbo kein Typ von gestern. *Uli Holzwarth*

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Korrosion Unterboden**

Rückrufe:

- **Gefahr des Motorschadens bei Vollgas ohne Last (AU-Prüfung): Software-Update**
- **Gleichstromwandler**
- **Halter Kraftstoff-Hochdruckleitung (Korrosion)**
- **Kraftstoffpumpe**
- **Typenschild unvollständig**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für Gebrauchtwagenkäufer kann es nur einen geben, nämlich den zuverlässigen und genügsamen 1,5-Liter-Viertürer. Die passende Leistungsstufe hängt vom persönlichen Einsatzprofil ab, wobei mehr Leistung hier nicht automatisch mehr Verbrauch bedeutet.

		G 75	G 90	G 115
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1496	1496	1496
Leistung	kW (PS)	55 (75)	66 (90)	85 (115)
	bei 1/min	bei 6000	bei 6000	bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	135 bei 3800	148 bei 4000	148 bei 4000
Leergewicht/Zuladung	kg	1045/455	1081/429	1096/419
Länge x Breite	mm	4060 x 1695	4060 x 1695	4060 x 1695
x Höhe		x 1495	x 1495	x 1495
Gepäckraum	I/VDA	280-950	280-950	280-950
Höchstgeschw.	km/h	171	183	200

Welches Modelljahr?

Der Typ DJ1 offenbarte auch mit der 2015 eingeführten, hochverdichteten Skyactive-G-Antriebspalette keine Kinderkrankheiten. Insofern darf man beim Mazda 2 gestrost auch zu den frühen Exemplaren greifen, zumal die beiden Facelifts zum Modelljahr 2020 und 2023 überwiegend kosmetischer Natur waren.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Bereits die Basis Prime-Line mit 75 PS ist mit sechs Airbags, ESP, Audioanlage, Fensterhebern und Zentralverriegelung ordentlich ausgerüstet. Dennoch sollte es die Center-Line schon sein. Erst ab hier kühlt eine Klimaanlage, gibt es außerdem die 90-PS-Variante. Jene mit 115 PS ist an die höheren Ausstattungslinien geknüpft, kommt schon von daher teurer.

Was kostet er?

Rund 11000 Euro sind die Untergrenze für einen DJ1 mit Klima und weniger als 40000 km, egal ob mit 75 oder 90 PS. Lohnenswert: Die Preise jüngerer Modelle unter 30000 km mit den aktuellen Abverkaufspreisen von Tageszulassungen (sechs Jahre Garantie!) vergleichen.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	G 75	G 90	G 115
2023	15142,-	16878,-	18940,-
2022	14360,-	15926,-	16863,-
2021	13592,-	15134,-	15977,-
2020	11387,-	14387,-	-
2019	10795,-	12368,-	-
2018	10306,-	11584,-	-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	G 75	G 90	G 115
Steuer	60,-	62,-	88,-
Haftpflicht	520,-	519,-	435,-
Teilkasko	320,-	331,-	315,-
Vollkasko	706,-	733,-	736,-
Wartung	189,-	195,-	220,-
I/100 km	4,7 S	4,9 S	5,4 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Das kurz übersetzte Getriebe sorgt oft für hohe Drehzahlen, dann wird es laut. Außerdem lohnt ein Blick auf die hinteren Sicherheitsgurte, die sich manchmal wegen gebrochener Federn nicht mehr aufrollen.

Christian Kneitz

Tests in diesen Ausgaben

Mazda 2 G 115: Einzeltest 5/15; Vergleichstest 6/15, 23/18;
G 90 M Hybrid: Vergleichstest 12/20;
G 115 M-Hybrid: Kurzttest 7/23.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MINI

AUCH IN DRITTER GENERATION blieb der Mini ein spaßiger Kurvenräuber. Die F-Baureihe bietet aber mehr Komfort, Sicherheit und Qualität als die Vorgänger.



Hier ein Cockpit vor dem Facelift 2018. Ab März 2021 zeigte ein Digitaldisplay Tempo, Drehzahl und so weiter an

Checkpunkte:

- Früher B38-Motor getauscht?
- Erledigung eventueller Rückrufe?
- Bremsen/Beleuchtung
- Ablaufdatum der aktiven Motorhauben-Gasfedern (HU-relevant!)
- Anschlagpuffer der Stoßdämpfer

Rückrufe:

- Einige Rückrufe, unter anderem Airbag, Bruch Spurstange/Schwenklager, Brandgefahr (SE)

Die wilden Tage hatte der Mini in Generation III ab 2014 hinter sich. Dass er nun ernst genommen werden wollte, zeigte sich auch daran, dass er Vergleichstests bei auto motor und sport gewonnen hat – wäre ihm früher nicht passiert. Dafür gab es nun den komfortabelsten, sichersten und zuverlässigsten Mini seit dem Ur-Mini 1959.

Mit dem hatte der bis Anfang 2024 angebotene Mini nur noch das Grundkonzept und ein paar Stilelemente gemeinsam, denn unter BMW-Regie ist er größer, stärker und vor allem reifer geworden. Bei der F-Baureihe kamen erstmals Dreizylinder als Benzin- und Diesel zum Einsatz, während die stärkeren Cooper D, Cooper S und JCW einen Zweiliter-Vierzylinder aus der modularen BMW-Motorenfamilie vorn quer unter der kurzen Haube haben (alle mit Euro-6d). Die Dreizylinder hatten anfänglich jedoch massive Probleme mit dem unterdimensionierten Kurbelwellen-Axiallager, worauf Mini reihenweise Motoren wechselte. Sicher können Gebrauchtkauf-er ab Baunonat April 2015 sein, seither laufen die B38-Dreizylinder mit dem soliden Axiallager genauso problemlos wie die stärkeren Turbo-Vierzylinder. Überhaupt haben die F-Typen trotz vieler Rückrufe die Mängel früherer Mini-Modelle in der Dauerhaltbarkeit abgelegt, Materialanmutung und Verarbeitung entsprechen nun eher dem hohen Preisniveau.

Obwohl der Zweitürer auf 3,82 Meter gewachsen ist, sollte man ihn weiterhin eher als erweitertes Pärchenauto verstehen. Selbst der 16 cm längere Viertürer bietet keinen deutlich größeren Fond- und Gepäckraum. Ausreichend Platz schaffte erst der im Herbst 2015 völlig neu aufgelegte Clubman, der in der Kompaktklasse antrat und die gleiche Basis wie die dritte Auflage des BMW Einser nutzte. Nach der kleinen Modellpflege im Frühjahr 2021 hatte der Mini zwar serienmäßig LED-Scheinwerfer, das Arsenal an Assistenzrichtungen blieb aber eher knapp. Zu den gefragtesten Modellen zählte zuletzt die Elektroversion Cooper SE mit munteren 184 PS. Wer den gebraucht kaufen will, sollte auf ein Protokoll des Batteriezustandes bestehen.

Sebastian Renz

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1,5-Liter-Turbobenziner im Cooper ist die beste Wahl – quirlig genug mit 136 PS, dabei sparsam. Diesel (bis März 2021 erhältlich) lohnen nur für Sehr-viel-Fahrer. Für kürzere Strecken genügt der 1,2-Liter mit 102 PS. Den Clubman besser als Cooper S nehmen.

	One	Cooper	Cooper S
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1198	1499	1998
Leistung	75 (102) bei 1/min bei 4000	100 (136) bei 4400	141 (192) bei 5000
max. Drehm.	180 bei 1400	220 bei 1250	280 bei 1250
Leergewicht/Zuladung	1165/405	1160/405	1235/405
Länge x Breite	3821 x 1727	3821 x 1727	3850 x 1727
x Höhe	x 1415	x 1415	x 1414
Gepäckraum	l/vDA 211–731	211–731	211–731
Höchstgeschw.	192	210	235

Welches Modelljahr?

Aufgrund der B38-Probleme bei Dreizylinder-Minis erst ab Produktion April 2015 zuschlagen. Im Herbst 2017 gab es neue Motoren, alle Dreizylinder haben im Mini seitdem 1,5 Liter Hubraum. Das Facelift 2018 brachte stilistische Änderungen wie die Rückleuchten im Union-Jack-Design. Außerdem ersetzten Doppelkuppler bei den Benzinern die Sechs- und Achtgang-Wandlerautomaten. Ab Anfang 2020 war der vollelektrische Cooper SE zu haben. 2021 folgte eine weitere Modellpflege, unter anderem mit Digitalinstrumenten und Touch-Infotainment.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erst seit dem Facelift 2021 war eine Klimaanlage Serie. Allerdings wurde beim Neukauf selten an Extras gespart, selbst Basismodelle gibt es oft reich ausgestattet. Neben Assistenzsystemen lohnen sich vor allem LED-Scheinwerfer und Navi-Infotainment-System.

Was kostet er?

Gebrauchte Mini sind beliebt und dementsprechend teuer: Erst bei 7500 Euro starten frühe Mini One um 100 000 Kilometer. Geliftete Modelle ab 2018 unter 50 000 Kilometern Laufleistung kosten mindestens 13 500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	One	Cooper	Cooper S	im Jahr	One	Cooper	Cooper S
2023	19 421,-	21 532,-	–	Steuer	58,-	50,-	116,-
2022	17 334,-	19 215,-	–	Haftpflicht	490,-	482,-	475,-
2021	16 426,-	18 210,-	19 760,-	Teilkasko	227,-	263,-	427,-
2020	14 561,-	15 332,-	18 685,-	Vollkasko	599,-	588,-	672,-
2019	13 219,-	14 551,-	17 201,-	Wartung	196,-	216,-	243,-
2018	12 565,-	13 850,-	16 445,-	l/100 km	4,8 S	4,5 S	5,7 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der 2013er-Mini ist ein ausgewogenes Stadtfahrzeug – mit Ambitionen. Genaues Hinschauen lohnt sich bei den Antriebswellen – die getriebeseitigen Wellendichtringe sind öfter undicht, eine Reparatur kostet schnell 500 Euro und mehr.

Sebastian Kopp

Tests in diesen Ausgaben

Mini One: Vergleichstest 14/15; Mini One 4-Türer: VT 10/16; Mini Cooper: VT 5/19; Mini Cooper Cabrio: VT 8/16; Mini Cooper S Cabrio: VT 8/17; Mini Cooper S 4-Türer: VT 9/19; Mini JCW: VT 23/22; Mini Cooper SE: VT 23/20.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MITSUBISHI SPACE STAR

MITSUBISHI'S BESTSELLER verabschiedet sich 2025 als Auslaufmodell. Für pragmatische Gebrauchtkäufer empfiehlt er sich weiterhin mit seiner problemlosen Technik.



Ansehnlich gestaltetes Hartplastik-Cockpit mit simpler Bedienung. Technisch änderte sich wenig seit der Erstaufgabe (2013)

Der als sogenanntes Weltauto konzipierte und seit 2012 in Thailand gebaute Mitsubishi Space Star ist bei uns bald Geschichte, 2025 läuft der Abverkauf der letzten Lagerfahrzeuge.

Der stets viertürige Kleinwagen war hierzulande der Bestseller im Mitsubishi-Modellprogramm, von 2013 bis Ende 2024 fand er in Deutschland 190.414 Käufer. Bei denen punktete der Space Star neben seinen praktischen Talenten als recht geräumiger Stadtfliher auch mit Zuverlässigkeit, der fünfjährigen Werksgarantie und günstigen Preisen. Für Aufmerksamkeit sorgten einst Dumpingaktionen fürs Basismodell, das mit 6990 Euro dem Dacia Sandero als billigster Neuwagen Konkurrenz machte.

Doch diese Zeiten sind vorbei, selbst die Basisversion stand Ende März 2025 als Auslaufmodell mit 11990 Euro in der Preisliste – in der Gunst der Gebrauchtkäufer aber sowieso nie ganz oben. Auch Secondhand-Käufer wählen lieber eines der zahlreichen rabattierten Sondermodelle mit attraktiven Extras, für die sich rund 80 Prozent der Neukäufer entschieden haben. Die Topausstattung ist nur dann eine Überlegung, wenn es partout die CVT-Automatik sein soll, die gab es nur in dieser Kombination.

Unter der Motorhaube der meisten Space Star rumort der Einliter-Dreizylinder mit 71 PS und Fünfganggetriebe. Der bis 2020 angebotene 1.2 mit 80 PS, dessen Anteil nur etwa ein Drittel ausmacht, lohnt eigentlich nur dann, wenn das Haupteinsatzgebiet jenseits der Stadtgrenzen liegt. Wirklichen Fahrspaß sollte man freilich auch vom stärker motorisierten Space Star nicht erwarten, dafür fehlt es der Lenkung an Zielgenauigkeit, dem Fahrverhalten an Elan und der Federung an Komfort.

Für die fahrdynamischen Schwächen revanchiert sich der einfach gemachte Kleinwagen mit solider Technik, geringem Wartungsaufwand und Zuverlässigkeit. Eigner diskutieren über Bremsverschleiß, die schwächliche Lüftung oder eine nicht sehr standfest wirkende Kupplung. Teure Malaisen wie Steuerkettenrger, Ölverlust oder gar Motorschäden sind hier aber kein Thema.

Uli Holzwarth

Checkpunkte:

- Verschleiß der Bremsen
- Funktion/Verschleiß der Kupplung (Druckpunkt/Schleifen?)
- Rost an der Abgasanlage (Achtung: einteilig!)
- Korrosion am Unterboden

Rückrufe:

- Erkennung des Batterie-ladezustands (Software-Update)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für den überwiegenden Einsatz im Stadtverkehr genügt der sparsame und weiter verbreitete Einliter-Dreizylinder mit Schaltgetriebe. Der 1.2 mit 80 PS braucht aber kaum mehr, ist zudem die einzige Motorvariante in Kombination mit der CVT-Automatik.

		1.0	1.2	1.2
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	cm ³	999	1193	1193
Leistung	kW (PS)	52 (71)	52 (71)	59 (80)
	bei 1/min	bei 6000	bei 6000	bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	88 bei 5000	102 bei 3500	106 bei 4000
Leergewicht/Zuladung	kg	940/350	940/400	955/385
Länge x Breite	mm	3795 x 1665	3845 x 1665	3795 x 1665
x Höhe		x 1505	x 1505	x 1505
Gepäckraum	I/VDA	235-912	235-912	209-881
Höchstgeschw.	km/h	172	167	180

Welches Modelljahr?

Die beiden Modellüberarbeitungen 2016 und 2020 waren überwiegend kosmetischer Natur, betrafen insbesondere die Front. Technisch hat sich dagegen bis auf Infotainment-Optionen wenig getan. Seit Januar 2021 ist ein 1.2 mit 71 PS die einzige Antriebsquelle, sowohl mit manuellem als auch mit CVT-Getriebe.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die teuren Topausstattungen wurden neu kaum gekauft, machen bei so einem einfach gestrickten Wägelchen auch wenig Sinn. Interessant sind die zahlreichen Sondermodelle über alle Modelljahre mit Klimaanlage, Radio und Zentralverriegelung. Sechs Airbags, ESP, Gurtstraffer vorn und Gurtkraftbegrenzer sind beim Space Star ohnehin stets an Bord.

Was kostet er?

Im Frühjahr 2025 war das Angebot an neuen Lagerfahrzeugen größer als das überschaubare Gebrauchteangebot. Faceliftmodelle ab 2016 mit Basis-1.0, Klimaanlage und weniger als 50.000 km gibt es ab rund 6000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.0	1.2 ²⁾	1.2 ³⁾	im Jahr	1.0	1.2 ²⁾	1.2 ³⁾
2023	–	9916,–	–	Steuer	40,–	60,–	58,–
2022	–	9109,–	–	Haftpflicht	472,–	477,–	473,–
2021	–	8344,–	–	Teilkasko	233,–	242,–	246,–
2020	7706,–	7661,–	10790,–	Vollkasko	629,–	587,–	612,–
2019	6626,–	–	9555,–	Wartung	166,–	181,–	186,–
2018	5973,–	–	9093,–	I/100 km	4,6 S	5,0 S	4,9 S

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾71 PS; ³⁾80 PS.

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Colt-Nachfolger punktet mit Wendigkeit und niedrigem Verbrauch. Im Innenraum lassen Materialqualität und Raumangebot im Fond Wünsche offen. Fahrzeuge bis Ende 2014 schwächeln öfter an der Zündanlage.

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

Space Star 1.0: Kurzttest 18/18; Space Star 1.2/1.2 CVT (80 PS): Vergleichstest Schalter/Automatik 2/17; Space Star 1.2 (71 PS): Fahrbericht Faceliftmodell 1/20; Space Star 1.2 (71 PS): Vergleichstest 9/20, 17/22.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

OPEL CORSA

DER ZUVERLÄSSIGE: Als Weiterentwicklung des Vorgängers ist der Corsa E noch ein klassischer Opel mit grundsolider Technik ohne große Krisenherde.



Der OPC (oben) liefert 207 PS. Das Infotainment im gut verarbeiteten Cockpit beherrscht Carplay und Android Auto

Checkpunkte:

- Steuerkette beim 1.4 (selten)
- Zündspulenleiste beim 1.4
- Verkokungen beim 1.0
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Bruch im Lenkgetriebe (bis Baujahr 2016)
- Verschraubung Achsschenkel (bis Bj. 2015)
- Materialfehler Achsschenkel (bis Bj. 2015)
- Lambdasonde (1.2 und 1.4 ab 2018)

Der Opel Corsa E (2014-2019) ist als Gebrauchtwagen eine solide Wahl für alle, die ein zuverlässiges, praktisches Auto suchen.

Technisch und in der Grundstruktur seiner Karosserie basiert er noch auf dem Corsa D und nutzt somit längst bewährte, haltbare Komponenten. Die Karosserie ist robust, Rost tritt meist nur an eher unkritischen Stellen wie der Auspuffanlage auf – da muss eben nach Jahren mal Ersatz her. Innen bietet er ein hochwertiges, aber kompaktes Raumgefühl mit oft guter Ausstattung. Motorisch empfiehlt sich der 1.4 Turbo (100 oder 150 PS) als beste Wahl. Er ist sparsam und viel durchzugstärker als der 1.0-Dreizylinder, ohne die Komplexität des Diesels. Der Basis-1.4-Sauger ist eine einfache, aber langlebige Alternative. Die Steuerkette ist grundsätzlich haltbar, lediglich die Ölpumpe kann bei schlechter Wartung Probleme bereiten. Die Getriebe sind solide, aber nicht besonders geschmeidig. Der Corsa bietet ein sicheres, etwas straffes Fahrverhalten mit einer synthetischen Lenkung. Besonders mit großen Felgen wirkt das Fahrwerk unterdämpft. Langlebig sind hingegen die Fahrwerkskomponenten, lediglich Domlager und Stoßdämpferlager verschleifen.

Zu den wenigen Schwachstellen gehören schlecht montierte Anbauteile (z. B. Stoßfänger, Bremsleuchte), ein unangenehmer Innenraumgeruch oder oftmals nervende Störgeräusche im Alter. Positiv sind die einfache Wartung, die große Gebrauchtwagenauswahl und der günstige Unterhalt. Preislich bewegen sich gut ausgestattete Modelle mit geringer Laufleistung zwischen 7000 und 9000 Euro. Wer sich nur ein wenig Mühe beim Suchen gibt, findet Exemplare mit richtig nobler Ausstattung (Lenkradheizung, großes Infotainment, LED-Scheinwerfer, usw.). Ein ausgefallenes, aber entbehrliches Extra ist der integrierte FlexFix-Fahrradträger. Er mag das Radlerherz erfreuen, neigt aber (weil ungeschützt) zum Klemmen. Unterm Strich ist der Corsa ein ehrlicher, langlebiger Kleinwagen mit vielen guten Eigenschaften. Wer ein solides Alltagsauto braucht, macht mit ihm nichts falsch. *Andreas Jüngling*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die 1,4-Liter-Varianten – gerade als Turbo – sind ausgewogen, zuverlässig und flink. Die kaum sparsameren Einliter-Dreizylinder kämpfen häufig mit Verbrennungsrückständen. Kostensparer greifen zur serienmäßigen LPG-Variante oder zu den Euro-6-Dieselmodellen.

	1.2	1.0	1.4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1229	999	1398
Leistung	51 (70)	66 (90)	66 (90)
bei 1/min	bei 5600	bei 3700	bei 6000
max. Drehm.	115 bei 4000	170 bei 1800	130 bei 4000
Leergewicht/Zuladung	1135/455	1249/431	1156/444
Länge x Breite	4021 x 1736	4021 x 1736	4021 x 1736
x Höhe	x 1479	x 1479	x 1479
Gepäckraum	I/VDA	280–1090	280–1090
Höchstgeschw.	162	180	175

Welches Modelljahr?

Was mögliche chronische Mängel angeht, ist das Baujahr beim Corsa E nicht ausschlaggebend. Seine Technik ist altbewährt. Alle Motoren erfüllen Euro 6, ab Mitte 2018 sogar Euro 6d-Temp. Diesel- und Autogasmodelle sind so selten wie die sehr sportliche OPC-Variante. Den späßigen, 150 PS starken GSi gab es erst ab Mitte 2018.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die neu eher für Flottenautos gewählte Basisvariante ist mager ausgestattet. Schon die Variante Edition ergänzt den Serienumfang um Nützliches wie Klimaanlage, Radio mit Bluetooth und die geteilt umklappbare Rücksitzlehne. Die höheren Linien bieten überraschend viele Extras, zu denen auch Fahrassistenz gehört und ansehnlichere Materialien. Die Color Edition setzt Akzente.

Was kostet er?

Zum Redaktionsschluss finden sich gut 2000 Corsa E in den Verkaufsbörsen. Schon ab 4500 Euro finden sich brauchbar ausgestattete Basisbenutzer in gutem Zustand mit Laufleistungen unter 100 000 Kilometern. Nur wenig mehr kosten üppigere Ausstattungen. Jüngere Exemplare mit halber Laufleistung und mehr Leistung gibt es ab etwa 9000 Euro, meist sogar mit vielen Extras.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2	1.0	1.4	im Jahr	1.2	1.0	1.4
2023	–	–	–	Steuer	98,–	60,–	98,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	537,–	528,–	516,–
2021	–	–	–	Teilkasko	141,–	149,–	168,–
2020	–	–	–	Vollkasko	450,–	524,–	467,–
2019	9629,–	9709,–	10097,–	Wartung	198,–	200,–	214,–
2018	9115,–	8664,–	9185,–	I/100 km	5,7 S	5,0 S	5,7 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die fünfte Corsa-Generation ist ein solider Kleinwagen. Hier und da hat er mit Undichtigkeiten zu kämpfen, etwa beim Einliter-Turbomotor. Auch bei der Klimaanlage lohnt sich vor dem Kauf ein genauer Blick. *Christian Kneitz*

Tests in diesen Ausgaben

Corsa 1.3 CDTI: Test 25/14; Corsa E allgemein: Kaufberatung 3/16; Corsa 1.0: Vergleichstest 26/14, 6/15; Corsa 1.4 Turbo: Vergleichstest 20/15, 23/17; Corsa 1.6 Turbo OPC: Vergleichstest 16/15.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

PEUGEOT 208

ER IST EIN GEFRAGTER TYP: Der seit 2019 angebotene 208 II macht vieles richtig und ist entsprechend teuer. Doch sein Motor kann Ärger bereiten.

So mancher fühlt sich beim 208 an den 80er-Jahre-Verkaufsschlager Peugeot 205 erinnert. Den zitiert er nicht nur optisch, sondern auch charakterlich: Ein tatsächlich kleiner Kleinwagen mit großem Fahrspaßpotenzial. Dank 4,05 Meter Außenlänge und nur gut einer Tonne Gewicht liegt tatsächlich Würze in seiner Kürze.

Dafür sorgt neben dem straff, aber schluckfähig ausgelegten Fahrwerk auch die angenehm direkte und präzise Lenkung. Letztere trübt die Wonne jedoch gelegentlich mit Knack- und Quietschgeräuschen. 2024 entlarvte man nicht korrekt befestigte Spurstangenköpfe als Ursache und rief betroffene 208 zurück. Solche Rückrufaktionen, vielmehr deren Durchführung, sind einer der beiden wichtigen Checkpunkte beim Kauf eines ge-

brauchten 208. Vor dem Lenkungsproblem wurden die kleinen Peugeots bereits wegen scheuernder Kraftstoffleitungen und einigen Kleinigkeiten in die Werkstätten gerufen.

Der andere Krisenherd liegt in den bei Stellantis fast omnipräsenten 1.2-PureTech-Dreizylindern. Deren Zahnriemen - Wechselintervall alle sechs Jahre oder alle 70000 Kilometer - läuft im Ölbad. Hier muss die Spezifikation genau stimmen, damit die äußere Gummischicht des Riemens nicht angelöst wird und in der Folge die Ölzufuhr behindert, was dann im kapitalen Motorschaden endet. Schon einmaliges Nachfüllen mit nicht freigegebenem Öl kann hierfür der Grund sein!

Immerhin sind viele 208 noch im garantiefähigen Alter, sollten also ordnungsgemäß gewartet sein. Die wenigen Exemplare, bei

denen hier Zweifel bestehen, sollten Sie aussortieren. Selbst bei gepflegten Modellen ganz genau auf Gummiabrieb im Öl achten und lieber etwas häufiger zum Wechsel fahren. Zum Glück gibt es eine ganze Menge 208. Knapp 1500 Gebrauchtexemplare finden sich derzeit im Netz. Ihr Ausstattungsumfang reicht von der etwas kärglichen Basis bis zu ausgesprochenen Luxus-Kleinwagen. Fünf Türen sind beim aktuellen 208 stets Serie.

Der grundsätzlich quirlige Charakter macht den 131 PS starken Top-Benziner, den es ohnehin nur mit Automatikgetriebe gibt, entbehrlich. Ein turbobefeuertes 1.2 mit 101 PS ist hier die erste Wahl. Der gut funktionierende e-208 geht derzeit noch ganz schön ins Geld, ähnlich wie beim direkt verwandten Technikbruder Opel Corsa F. *Andreas Jüngling*

Knappes Parkmaß schön und gut, doch 265 bis 1004 Liter Stauraum sind selbst für einen Kleinwagen nicht gerade üppig



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Innerhalb des Kleinwagenssegments gehört der 208 eher zu den Lifestyle-Kandidaten als zu den Sparsbüchsen. Wer ohnehin gutes Geld anlegt, kann den e-208 wählen und so den Benzin-Problemern aus dem Weg gehen. Auch der supersparsame Diesel ist eine gute Wahl.

	PureTech 100	BlueHDI 100	e-208
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Elektromotor
Hubraum	1199	1499	–
Leistung	74 (101) bei 1/min bei 5500	75 (102) bei 3750	100 (136) –
max. Drehm.	205 bei 1750	250 bei 1750	260
Leergewicht/Zuladung	1165/430	1165/485	1530/380
Länge x Breite x Höhe	4055 x 1745 x 1430	4055 x 1745 x 1430	4055 x 1745 x 1430
Gepäckraum	VDA 309–1004	299–994	265–960
Höchstgeschw.	188	188	150

Welches Modelljahr?

Die zweite Generation kam erst 2019 auf den Markt und ist unverändert aktuell. Qualitativ lassen sich hier keine Präferenzen unter den Modelljahren nennen. Die turboblose Basismaschine wurde im Sommer 2022 eingestellt. Kurz darauf erschien eine zweite, stärkere Version des e-208 (115 statt 100 kW). Wem der 208 II zu teuer ist, der kann auch den Vorgänger (2012 bis 2019) wählen. Der ist rund 150 Kilo schwerer, minimal größer, trägt aber ebenfalls oft den Puretech-Problemotor.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Design ist ja Geschmacksache und daher kein Streitthema. Hier spielt es trotzdem eine Rolle: Die modisch gezeichnete Karosserie wirkt mit den kleinen Basisrädern arg mager, was bei Gebrauchten zu heftigen Preisunterschieden zwischen den Basismodellen und den edleren Versionen führt. Behalten Sie das kaufaktisch im Hinterkopf. Schon die Basis „Like“ kommt mit Klimaanlage und einem Grundangebot an Fahrassistenten. Ab 2020 trägt schon der Active LED-Scheinwerfer.

Was kostet er?

Bis zu fünf Jahre alte 208 unterhalb von 100 000 Kilometern kosten ab 8500 Euro und sind dann oft mager ausgestattet. Für diesen recht hohen Preis gibt's auch Kleinwagen mit krisensicherem Motor. Der empfehlenswertere e-208 startet ab 13 000 Euro. Extras und mehr Leistung treiben jeweils die Gebrauchtpreise hoch.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 100	HDI 100	e-208	im Jahr	PT 100	HDI 100	e-208
2023	16 295,-	–	23 494,-	Steuer	62,-	168,-	0,-
2022	15 417,-	14 654,-	20 332,-	Haftpflicht	519,-	523,-	550,-
2021	14 578,-	13 231,-	18 134,-	Teilkasko	280,-	348,-	248,-
2020	13 847,-	12 436,-	17 103,-	Vollkasko	754,-	797,-	821,-
2019	12 568,-	10 826,-	16 115,-	Wartung	209,-	221,-	165,-
2018	–	–	–	V/100 km	5,0 S	4,1 D	15,4 kWh

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Wie schon die Vorgänger-Generation ist auch der aktuelle 208 durchaus solide unterwegs, typische Mängel oder negative Auffälligkeiten sind nicht zu verzeichnen.

Daniel Schmitz

Tests in diesen Ausgaben

Peugeot 208 PureTech 100: Vergleichstest 12/20;

Peugeot 208 PureTech 130: Vergleichstest 26/19.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Das Fahrwerk des Peugeot ist gekonnt abgestimmt, wirkt sportlich straff, bleibt dennoch komfortabel – ein Musterbeispiel für Kleinwagen



Das tief positionierte Lenkrad unterhalb der Instrumente ist stark gewöhnungsbedürftig



Checkpunkte:

- **Wartungshistorie (Ölsorte!)**
- **Zahnriemen (1.2 PureTech)**
- **Fahrwerksgeräusche**
- **Software Infotainment**

Rückrufe:

- **Zahnriemen (alle 1.2)**
- **Kraftstoffleitung (bis Baujahr 2021)**
- **Batteriesoftware (e-208, Baujahr 2022)**
- **Harnstoffpumpe (Diesel bis Baujahr 2022)**
- **Fehler im Klima-Kompressor**
- **Fehlerhafte Verschraubungen**

RENAULT CLIO

IN DEUTSCHLAND STEHT ER im Schatten der Modelle aus dem VW-Konzern, aber europaweit ist der kleine Franzose ein Bestseller. Und das zu Recht.

Im Jahr 2019 ging er an den Start, 2023 durchlief er ein Facelift, heute ist er noch immer am Markt: Der sportlich gezeichnete Clio der fünften Generation zählt im Kleinwagen-Segment zu den Bestsellern. Europaweit setzte er sich im Februar 2020 mit fast 25 000 verkauften Exemplaren sogar an die Spitze der Charts – wenn auch nur wegen eines akuten Chipmangels in Wolfsburg und somit nur für kurze Zeit. Aber wie auch immer: Der 4,05 Meter lange, prinzipiell viertürige Clio ist ein Auto, bei dem es viel Licht und nur wenig Schatten gibt.

Um mit den Sonnenseiten zu beginnen: Das Fahrwerk ist auf die straffe Seite orientiert. Es wirkt flott, ausgewogen und sicher, wobei die Lenkung allerdings mehr Rückmeldung liefern könnte. Die Lackierung schützt das Blech gut vor Rost, und das Bedienkonzept leuchtet dank vieler physischer Elemente grundsätz-

lich ein. Eine starke Seite ist auch der große, 340 bis 1069 Liter fassende Kofferraum.

Negativ: Die vorderen Sitze sind klein geschnitten und so weich gepolstert, dass sie auf Dauer unbequem werden. Die Bank dahinter ist eng und tief montiert, die Übersichtlichkeit insgesamt recht mäßig. Im Cockpitbereich muten die Materialien überraschend hochwertig an, aber nach hinten wird's immer billiger und liebloser, besonders im Gepäckraum mit seiner labbrigen Bodenmatte.

Zum Marktstart rüstete Renault seinen Kleinen mit Drei- und Vierzylinder-Benzinern aus, die aus 1,0 beziehungsweise 1,3 Liter Hubraum 65 bis 130 PS holten. Bis 2023 gab es auch Dieselmotoren mit 1,5 Litern und 85 bis 115 PS. 2020 zogen Hybridantriebe in die Modellreihe ein, anfangs mit 140, später mit 144 PS und stets mit geringem Verbrauch. Es handelt sich um die für Renault charakteristische Kon-

struktion ohne Ladeanschluss, dafür mit einem Saug-Benziner, zwei E-Maschinen, einem kleinen Akku und dem kupplungslosen Multimode-Getriebe, einer exklusiven Spezialität des Hauses. Mit einem solchen Antrieb gelang es dem Clio, in einem Vergleichstest von automotor und sport 2024 den VW Polo zu schlagen. Bei einigen konventionellen Motorisierungen montierte Renault auch ein Doppelkupplungs- sowie ein CVT-Getriebe.

Der Clio ist ein solides, unproblematisches Auto, aber nicht ganz frei von Schwachstellen. Stichworte: Rostränder an Bremsscheiben, Spiel an den Vorderachsgelenken und Spurstangen, Probleme mit einigen Fünfgang- und DKG-Getrieben, Defekte an der Kühlerjalousie und der Klimaanlage sowie abstruse Fehlermeldungen im Multimediastem. Beim Kraftfahrt-Bundesamt sind jedoch nur wenige Rückrufe hinterlegt. *Johannes Köbler*

**Flott, mit einer
Prise Sport-
lichkeit im
Fahrwerk und
im Design: der
Renault Clio V**



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel im Clio sind sehr wirtschaftlich, aber selten, Gleiches gilt für das Flüssiggasmodell mit 101 PS. Die weitverbreiteten Einliter-Benziner hingegen erweisen sich im Alltag als nicht sehr sparsam und als müde. Sehr entspannt: TCEe 90 mit CVT-Automatik.

	TCE 90	E-Tech 140	dCi 85
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4+E	Reihe/4
Hubraum	999	1598	1461
Leistung	67 (91)	105 (143)	63 (85)
bei 1/min	bei 5000		bei 3750
max. Drehm.	160 bei 2000	k.A.	220 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1172/398	1331/399	1264/438
Länge x Breite	4053 x 1798	4053 x 1798	4050 x 1798
x Höhe	x 1439	x 1439	x 1440
Gepäckraum	l/VDA	301-1069	340-1069
Höchstgeschw.	174	174	178

Welches Modelljahr?

Frühe Baujahre sind beim Clio der fünften Generation keine Verzichtautos - schon vom Start weg waren LED-Scheinwerfer Serie. Das Facelift 2023 beinhaltet Features, die man nicht unbedingt braucht - das Hochformat-Display beispielsweise sowie eine aktive Spur- und Geschwindigkeitsführung. Finger weg vom starken TCE 130 (Baujahre 2019/20) - der arbeitet mit einem defektfälligen Doppelkupplungsgetriebe zusammen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ein Blick in die Preisliste vom Sommer 2022: Die luxuriöse der vier Ausstattungslinien hieß Techno, die vernünftige (schon mit Navi) Evolution. Wir empfehlen sie, vor allem, wenn drei Zusatzpakete dabei sind: Winter (mit Sitzheizung), City (Einparkhilfe vorn/hinten) und Safety kompakt (Totwinkel- und Querverkehrs-Warner). Die Basis-Line Equilibre kommt ein wenig ärmlich daher, nicht nur wegen der Stahlräder. Die ganz oben angesiedelte R.S Line bringt 17-Zoll-Räder, einige Multimedia-Features sowie Design-Spielereien mit sich.

Was kostet er?

Die allermeisten Kunden in Deutschland kaufen beim Clio die kleinen Motorisierungen unter 100 PS. Solche Autos gibt es heute auf dem Gebrauchtmrkt ab 11000 Euro mit weniger als 80000 km auf der Uhr. Für die sehr sparsamen Diesel-Clio sind rund 2500 Euro mehr anzulegen, für Hybride und die wirtschaftlichen LPG-Modelle nochmal zwei Tausender mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	TCE 90	145	dCi 85
2023	15248,-	20887,-	-
2022	14425,-	18819,-	-
2021	12660,-	-	-
2020	-	-	10936,-
2019	-	-	-
2018	-	-	-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	TCE 90	145	dCi 85
Steuer	66,-	34,-	170,-
Haftpflicht	482,-	537,-	563,-
Teilkasko	239,-	271,-	300,-
Vollkasko	532,-	641,-	656,-
Wartung	219,-	249,-	241,-
l/100 km	5,2 S	4,3 S	4,1 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Clio basiert auf der gleichen Plattform wie der Captur und teilt mit dem auch die typischen Anfälligkeiten: Auf Korrosion an den Achsteilen achten, bei Motoren mit Steuerkette auch auf die Dichtigkeit der Steuerkettendeckel. *Kevin Heidrich*

Tests in diesen Ausgaben

Clio TCE 90: Vergleichstest 16/21; TCE 100: VT 4/20; TCE 130: Einzeltest 17/19, VT 18/19 und 26/19; E-Tech 140: ET 4/21, VT 20/21; E-Tech Hybrid 145: Fahrbericht 17/23, VT 7/24 und 7/25.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Weitgehend rätselfrei: die Bedienung. Bei der Modellpflege 2023 zog das Hochformat-Display ein



Nicht schlecht für einen Kleinwagen: Der Kofferraum hält schon im Grundmaß 340 Liter Volumen bereit



Checkpunkte:

- Bremsscheiben rostig?
- Spiel Vorderachsbauteile?
- Multimedia-Fehler?
- Schaltarbeit Doppelkupplungsgetriebe?
- Funktion Klimaanlage

Rückrufe:

- Ausfall Servolenkung
- Schweißnaht Fondlehne
- Bremspedalschalter

RENAULT TWINGO

DIE DRITTE GENERATION des Stadtflyers sticht mit ihrem Heckmotorkonzept aus der Masse hervor. Als Gebrauchtwagen ist der Twingo aber ein eher unauffälliger Typ.



Übersichtliches Cockpit. Als nächster Verwandter des Smart Forfour trägt der Twingo den Motor im Heck, hat Platz für vier

Für eine kleine Revolution ist Renault doch immer gern zu haben. Den ersten Twingo stellten sie im November 1992 auf den Pariser Salon und damit alle bisherigen Denkweisen darüber auf den Kopf, wie kleinlich ein Kleinwagen sein müsse. In seiner zweiten Generation solidisierte Renault das Konzept mit Frontmotor-Monobox-Layout und hoher Variabilität. Nur um es dann komplett umzudrehen.

Im Herbst 2014 kam der Twingo III, der sich 70 Prozent der Technik mit dem Smart Forfour teilte – und damit natürlich auch das Heckmotorkonzept. Ab dem kleinen Facelift 2019 gab es den Saugmotor in zwei Varianten mit 65 oder 73 PS, der Turbo leistete 92 PS. Die vollelektrische Variante (ab 2020) kommt auf 82 PS. Mitte 2024 lief die Produktion der dritten Twingo-Generation aus.

Das Heckmotorkonzept verschafft dem 3,60 Meter kurzen Franzosen sensationelle Wendigkeit, nur gut neun Meter beträgt der Wendekreis. Ja, es gibt kaum eine günstigere und wuseliger Möglichkeit, vier Personen durch die Stadt zu fahren. Die serienmäßig verbauten Fondtüren erleichtern den Einstieg hinten. Die große Tour dagegen zählt nicht zu den Stärken des Twingo. Dazu fehlt es ihm als Stromer an Reichweite, mit dem Saugbenziner an Kraft und generell an Komfort.

Dank zehnjähriger Bauzeit gibt es ein großes Angebot an Gebrauchten, das bei frühen Modellen mit unter 100.000 km bei etwa 4500 Euro beginnt. Pflegezustand und Wartungshistorie sind bei den meisten Sparangeboten aber eher mäßig. Insgesamt zeigt sich der Twingo gebraucht recht solide. Die Technik ist robust, die beiden Verbrenner und die Getriebe sind zuverlässig und anspruchslos, doch neigen das Motorlager zur Rissbildung und Bremsen sowie Achsaufhängungen zu erhöhtem Verschleiß.

Weitere Mängel, die auf Sparzwang bei Konstruktion und Fertigung deuten: der dünne Lack oder der dürre Unterbodenschutz. Auspuff und Kleinteile wie Schlauchschellen rosten früh. Außerdem gibt es einige Rückrufe. *Sebastian Renz*

Checkpunkte:

- Rost Unterboden/Auspuff
- Funktion Elektrik
- Turbolader
- Bremsen

Rückrufe:

- Softwarefehler EDC-Getriebe
- Schweißpunkte Motorhaube
- Verlust von Dachspoiler und/oder Heckscheibe
- Achsträger vorn links: Bruchgefahr

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Es gab nur Dreizylinder-Benziner: den Einliter-Sauger mit 65, 70/71 und 73 PS sowie zwei Leistungsvarianten des 0,9-Liter-Turbos. Der Basismotor genügt, erfüllte aber bis 2015 nur die Euro-5-Norm. Ab 2020 ergänzte der elektrische Twingo mit 82-PS-Antrieb das Line-up.

	SCe 65	TCe 90	TCe 110 GT
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	998	898	898
Leistung	48 (65) bei 1/min	66 (90) bei 5500	80 (110) bei 5750
max. Drehm.	95 bei 4000	135 bei 2500	170 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	975/360	1019/340	1076/308
Länge x Breite x Höhe	3615 x 1647 x 1541	3595 x 1647 x 1557	3595 x 1647 x 1557
Gepäckraum	I/VDA 188–980	188–980	188–980
Höchstgeschw.	158	165	182

Welches Modelljahr?

Ab 2018 erfüllte der Twingo die Abgasnorm Euro 6c, hatte gleichzeitig einen niedrigeren CO₂-Ausstoß. Der 110 PS starke Turbobenziner kam im November 2016 auf den Markt, das Doppelkupplungsgetriebe im Oktober 2015. Das Facelift 2019 brachte Motoren mit Euro 6d und weniger Verbrauch. Vermehrt gebraucht im Angebot: der Twingo Electric mit 190 Kilometern WLTP-Reichweite.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Expression/Life ist karg ausgestattet, Radio und Klimaanlage kosteten extra. Beides gab es serienmäßig erst in den besseren Ausstattungslinien. Wichtig: ESP und Seitenwindassistent sind immer Serie, der Spurhalteassistent war für die Basis nicht erhältlich.

Was kostet er?

Für sieben bis neun Jahre alte Saugbenziner um 50.000 km starten die Gebrauchtpreise bei etwa 6000 Euro. Faceliftmodelle mit ähnlichem Kilometerstand gibt es ab rund 7500 Euro. Für späte Turbos und den Elektro wird es mit Jahreswagen-Laufleistungen fünfstellig.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	SCe 65	TCe 90	TCe 110	im Jahr	SCe 65	TCe 90	TCe 110
2023	–	–	–	Steuer	64,–	48,–	84,–
2022	11 968,–	–	–	Haftpflicht	478,–	460,–	406,–
2021	10 744,–	–	–	Teilkasko	136,–	170,–	187,–
2020	10 102,–	–	–	Vollkasko	469,–	502,–	552,–
2019	–	9008,–	10601,–	Wartung	158,–	171,–	187,–
2018	–	7994,–	9415,–	I/100 km	5,2 S	4,8 S	5,6 S

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufpreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte Generation des kleinsten Renault punktet in Sachen Preis/Leistung. Genau hinschauen sollten Käufer bei den hinteren Bremsscheiben und beim Motorlager vorn mittig. *Johannes Bauer*

Tests in diesen Ausgaben

Twingo 1.0 SCe: Vergleichstest 21/14; Twingo 0.9 TCe: Vergleichstest 2/15; Twingo 1.0 SCe: Vergleichstest 15/15; Twingo TCe 90: Test 21/19; Twingo Electric: Vergleichstest 18/21.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

SEAT IBIZA

Der Ibiza **DER FÜNFTEN GENERATION** bietet einen geräumigen Innenraum und ein flottes Fahrwerk. Und auch seine Turbo-Dreizylinder machen Spaß.



Übersichtlich: das Cockpit mit dem scharfen Touchscreen; Armaturenbrett aus hartem Kunststoff. Die TSI verdienen Empfehlung

Als der Ibiza der fünften Generation 2017 debütierte, war er das erste Modell auf der MQB-A0-Plattform des Volkswagen-Konzerns, noch vor dem VW Polo. Das führte zu einem stattlichen Wachstum von 9,5 Zentimeter im Radstand und 8,7 cm in der Breite sowie zu 355 bis 1165 Liter Kofferraumvolumen. Im Fond trübt die sehr straffe Rückbank die Freude über die gute Beinfreiheit. Beim Facelift 2021 hat Seat die Innenraummaterialien aufgewertet; in diesem Jahr soll noch eine zweite Modellpflege folgen.

Beim Fahren gefällt der Ibiza mit seinem straffsauber federnden Fahrwerk und der präzisen, rückmeldungsstarken Lenkung. Einen aktiven Notbremsassistenten hat jedes Modell, Features wie Radar-Tempomat, LED-Scheinwerfer und Verstelldämpfer gab und gibt es extra.

Die Motorenauswahl ist überschaubar. Die Vierzylinder-Diesel mit 1,6 Liter Hubraum (80, 95 und 115 PS) fielen 2019/2020 aus dem Programm. Bei den Dreizylinder-Benzinern taugen die müden Einliter-Sauger (65, 75 und 80 PS) nur für den Stadtverkehr; wir raten zu den TSI-Turbos mit 95, 110 oder 115/116 PS. Die Erdgasvariante TGI (90 PS) ist sehr wirtschaftlich, aber 2023 ausgelaufen und schwer zu finden. Echten Antriebs-Luxus bietet der 1.5 TSI, ein Vierzylinder mit 150 PS. Alle Benziner sind technisch unproblematisch und seit 2018/19 sauber nach Euro 6d-Temp. Schaltgetriebe waren stets Standard, ab 110 PS gab es auch ein Doppelkupplungsgetriebe. Checken Sie bei der Probefahrt, ob da nichts ruckelt!

Und klären Sie gleich, ob die Rückrufe abgearbeitet sind. In Kürze: Probleme mit der Handbremse (2016 bis Anfang 2019), brandgefährdete Klimaanlage (Modelljahr 2018), unzuverlässiges Gurtschloss im Fond (2016 bis 2019), Ölverunreinigungen im Bremskraftverstärker (2019/20). Hinzu kommen, jedoch jeweils nur bei wenigen Autos, fehlerhafte Verschraubungen an der Lenksäule (2016 bis 2021) und an der Gasleitung des TGI (bis Mai 2018). Der letzte Punkt betraf einen Gurtwarner mit eingeschränkter Funktion (2021).

Carl Nowak/ko

Checkpunkte:

- Bei DKG: Funktion ruckelfrei?
- Bremsen: Rost oder Quietschen?
- Erledigung der Rückrufe

Rückrufe:

- Gasleitung undicht (TGI)
- Klima-Hochdruckleitung
- Hebelweg Handbremse
- Öl im Bremskraftverstärker
- Funktion Fahrerairbag
- Funktion Gurtschloss
- Funktion Gurtwarner

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Saugbenziner sind träge, die Turbos machen mehr Spaß. Hier sind besonders die 115-/116-PS-Version mit Sechsganggetriebe und die sparsame Erdgas-Variante mit 90 PS zu empfehlen. Alle Benzinmotoren haben einen Zahnriemen, ab 90 000 km Laufleistung rät Seat zu einer regelmäßigen Sichtprüfung.

	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	999 cm ³	1598	999
Leistung	kW (PS) bei 1/min	85 (115) bei 5000	70 (95) bei 2750
max. Drehm.	Nm bei 1/min	200 bei 2000	250 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg	1140/520	1253/497
Länge x Breite x Höhe	mm	4059 x 1780 x 1444	4059 x 1780 x 1444
Gepäckraum	l/VDA	355–1165	355–1165
Höchstgeschw.	km/h	195	182

Welches Modelljahr?

Das 2021er-Facelift brachte ein etwas hochwertigeres Cockpit; die früheren Modelljahre unterscheiden sich kaum. Das Erdgasmodell erhielt Anfang 2019 ein Getriebe mit sechs statt fünf Gängen. Die Vierzylinder-TDI gab es nur bis 2020.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Der Ibiza ist in vier Linien erhältlich: Reference, Style, Xcellence und FR. Für die letztere, die sportliche Linie gibt es ein Adaptivfahrwerk mit wählbaren Kennlinien. Attraktiv auch das digitale Cockpit mit 10,25 Zoll Diagonale und das fix arbeitende 9,2-Zoll-Multimedia-Display samt Apple CarPlay und Android Auto.

Was kostet er?

Die größte Auswahl besteht bei den Einliter-Turbobenzinern mit 110 bis 116 PS. Sie starten mit Laufleistungen bis 80 000 km bei etwa 13 000 Euro. Erdgasmodelle sind selten, aber schon ab 10 000 Euro zu haben. Junge Gebrauchte mit dem kräftigen 1.5 TSI, die nicht mehr als 50 000 km auf der Uhr haben, gibt's erst ab 20 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI	im Jahr	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI
2023	–	16 642,–	–	Steuer	160,–	46,–	20,–
2022	–	15 752,–	–	Haftpflicht	449,–	479,–	478,–
2021	–	14 896,–	12 387,–	Teilkasko	250,–	337,–	229,–
2020	13 680,–	13 880,–	11 734,–	Vollkasko	597,–	649,–	592,–
2019	12 646,–	12 578,–	10 645,–	Wartung	183,–	202,–	210,–
2018	11 612,–	11 930,–	10 069,–	l/100 km	4,7 S	3,8 D	3,3 ²⁾

Quelle: DAT¹⁾; Händlerreinkaufspreise ²⁾ kg CNG
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Spanier, jetzt in der fünften Generation auf dem Markt, zeigt sich bisher als solider und zuverlässiger Kleinwagen. Fahrzeuge ab Baujahr 2018 können von einer Rückrufaktion in Sachen Gurtschnallen betroffen sein - hier lohnt ein genauere Blick, ob der Rückruf erledigt worden ist.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Ibiza 1.0 TSI: Test 14/17, Vergleichstest 16/17, 18/17, 10/18; Ibiza 1.5 TSI: Vergleichstest 5/19.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

SKODA FABIA

DER KLEINE TSCHECHE lief von 2014 bis 2021 in dritter Generation vom Band, als günstige Alternative zum VW Polo. Als Kombi bietet er besonders viel Platz.

Auch zwischen Geschwistern kann es große Charakterunterschiede geben. Im VW-Konzern übernahm der vier Meter lange Fabia III von 2014 bis 2021 den Part des betont funktionalen und günstigen Kleinwagens. Vor allem als 25 Zentimeter längerer Kombi, der kurz nach der Limousine folgte, bietet er verblüffend viel Platz für Insassen und Gepäck (530 bis 1495 Liter). Vier Türen gehörten schon seit der ersten Generation von 1999 zum Konzept, dazu gab es eine einfache Bedienung sowie haltbare, wenn auch eher schlichte Innenraummaterialien.

Praktisch war der Fabia obendrein – etwa mit Haken für Einkaufstaschen, Regenschirm und Eiskratzer, man kennt das von Skoda. Angesichts der günstigen Preise gönnten sich viele Kunden eine bessere Ausstattungslinie

und dazu Extras, die es in reicher Auswahl gab. Unter ihnen waren sogar ein Sportfahrwerk und ein Schlechtwegepaket mit mehr Bodenfreiheit und Unterbodenschutz.

Obwohl der Fabia keine Sänfte ist und speziell Autobahn-Querrillen etwas unsanft verdaut, gehören Handlichkeit, Kurvenverhalten und Federungskomfort zu seinen angenehmen Seiten. Auch bei der Sicherheit entspricht er dem damaligen Klassen-Stand. ESP und sechs Airbags waren Serie, ab der Linie Ambition kam ein Notbremsassistent hinzu.

Der Fabia III stand zwar noch nicht auf dem Querbaukasten des Konzerns, hatte aber schon die unproblematischen Motoren der Baureihen EA 111 (Benziner) und EA 829 (Diesel). Von Beginn an war die ganze Palette nach Euro 6 zertifiziert, beim Facelift 2018 entfiel

der einzige Diesel, der 1.4 TDI. Die Einliter-Saugbenziner (60/75 PS) taugen nur für den Stadtverkehr; die Turbos sind viel bessere Allrounder. Am besten passen hier die 1,2-Liter-Vierzylinder mit 90 und 110 PS sowie ihre dreizylindrigen Nachfolger ab 2017, die praktisch leistungsgleich waren.

Im Alltag bereitet der Fabia selten Probleme. Was die Bilanz etwas trübt, sind Getriebe bei den Modelljahren 2017 und 2018, die ab Werk mit zu wenig Öl befüllt waren, vereinzelt Undichtigkeiten an Motor und Einspritzanlage sowie defekte Wasserpumpen. Achten Sie darauf, dass das optionale Doppelkupplungsgetriebe (ab 95 PS) ruckfrei arbeitet. Im Infotainment-Display treten gelegentlich Pixelfehler auf, und ein Rückruf betraf den Fahrerairbag.

Bernd Stegemann/ko

Sportiver Auftritt: Der Monte Carlo mit schwarzem Dach und schwarzen 16- oder 17-Zöllern. Innen wartet die Top-Linie mit gut geformten Sportsitzen auf



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für Kurzstrecken genügt der Dreizylinder-Basismotor mit 75 PS. Wer mehr fährt, sollte speziell beim Kombi zum 1.2 oder 1.0 TSI greifen, und zwar jeweils mit 110 PS. Der 1.4 TDI mit 90 oder 105 PS erfüllt zwar die Euro-6-Abgasnorm, ist aber sehr selten.

	1.0 MPI	1.2 TSI	Combi 1.4 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	999	1197	1422
Leistung	55 (75)	81 (110)	77 (105)
bei 1/min	bei 5400	bei 5000	bei 4400
max. Drehm.	95 bei 3000	175 bei 1400	250 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1080/455	1129/455	1208/455
Länge x Breite	3997 x 1732	3997 x 1732	4257 x 1732
x Höhe	x 1467	x 1467	x 1467
Gepäckraum	l/vDA	330-1150	530-1395
Höchstgeschw.	172	196	196

Welches Modelljahr?

Mit dem Facelift 2018 wurde der Fabia noch erwachsener. Damals kamen LED-Scheinwerfer sowie Spurwechsel- und Fernlichtassistent als Optionen, und das 6,5-Zoll-Mitteldisplay wurde Serie. Die Dieselmotoren rutschten bei der Modellpflege aus dem Programm. Bei den TSI blieb der kultivierte 1,2-Liter-Vierzylinder nur bis Juni 2017 im Angebot, dann lösten ihn die quirligen, aber raueren 1,0-Liter-Dreizylinder-Turbos ab.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

ESP, sechs Airbags sowie vier Türen mit Zentralverriegelung sind immer an Bord. Bei der rund 2000 Euro teuren Linie Ambition kommen Klima- und Radioanlage, geteilte Rücksitze, elektrische Fensterheber, Bordcomputer und beheizbare Außenspiegel dazu. 2019 ergänzten ein USB-Anschluss und ein Speicherkarten-Slot die Serienausstattung.

Was kostet er?

Billig ist der Tscheche als Gebrauchter nicht zu haben. Frühe 1.2 TSI mit 90 PS und weniger als 80 000 km beginnen bei 12 000 Euro; Facelift-Modelle mit dem quirligen 110-PS-Dreizylinder-Turbo notieren einen runden Tausender höher. Diesel werden kaum angeboten, und wenn, dann fast immer mit weit über 100 000 km. Immerhin: Der Aufpreis für die praktische Kombi-Variante hält sich in der Regel in vernünftigen Grenzen.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.4 TDI ²⁾
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	12 579,-	–
2019	10 870,-	11 406,-	–
2018	9 072,-	10 107,-	10 856,-

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾Combi

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.4 TDI ²⁾
Steuer	48,-	50,-	172,-
Haftpflicht	487,-	467,-	463,-
Teilkasko	184,-	245,-	295,-
Vollkasko	450,-	560,-	564,-
Wartung	162,-	185,-	196,-
l/100 km	4,8 S	4,7 S	4,1 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Vor allem die kleineren Skoda-Modelle sind erkennbar einfacher verarbeitet als ihre Konzerngeschwister von VW und Audi. Schwäche auch: Das Tragbild der hinteren Bremscheiben. Bei Automatik erkennt das Fahrzeug öfter die P-Position nicht.

Jörgen Hegel

Tests in diesen Ausgaben

Fabia 1.2 TSI: Vergleichstest 26/14, 6/15;
Fabia Combi 1.2 TSI: Vergleichstest 23/15;
Fabia 1.4 TDI: Vergleichstest 4/17.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Übersichtlich: Cockpit mit einfacher Bedienung. Extras wie das Infotainment und das Doppelkupplungsgetriebe machen Sinn



Plus 25 Zentimeter: Der Kombi ist deutlich länger als die Limousine und kann viel mehr Gepäck mitnehmen



Checkpunkte:

- Zustand Bremscheiben
- Getriebe bei Benzinern von 2017 und 2018
- Funktion Klimaanlage
- Kabelbaum Heckklappe
- Defekte Türdichtungen

Rückrufe:

- Fehler Gasgenerator Fahrer-airbag (Zulieferer Takata)
- Ölleck Nockenwellenversteller

SMART FORTWO, FORFOUR

DER WENDIGE STADTFLITZER hat in dritter Generation spürbar an Reife gewonnen. Dem kleinen Fortwo wurde zudem wieder ein Forfour zur Seite gestellt.

Mit knappen Abmessungen und konsequenter Beschränkung auf zwei Sitzplätze hat sich der Fortwo vor allem in Großstädten etabliert. Die dritte Generation (Typ 453, gebaut von 2014 bis 2024) präsentiert sich seriöser und reifer, aber nicht länger als der Vorgänger (2,70 Meter). Die Kooperation mit Renault bescherte dem Fortwo jedoch bis 2021 den 80 Zentimeter längeren Bruder mit vier Türen und Sitzplätzen, der Forfour hieß und technisch dem Renault Twingo entspricht.

Im Heck der meisten bis Mitte 2019 gebauten Gebrauchten werkeln Dreizylinder-Benzinmotoren in diversen Leistungsstufen. Das Einliter-Triebwerk gab es als Sauger mit 61 oder 71 PS, wobei der stärkere den Vorzug verdient, weil er für einen verhältnismäßig kleinen Aufpreis viel besser geht und nicht

mehr schluckt. Die 0,9-Liter-Variante mit Turboaufladung ist spürbar lebendiger, aber auch empfindlich teurer – speziell in der Brabus-Version mit 109/125 PS und gehobener Ausstattung. Ab Mitte 2019 gab es den Fortwo nur noch in der (teuren) Elektrovariante EQ mit kleinem 17,6-kWh-Akku.

Während bei den Vorgängern das automatisierte Schaltgetriebe stets ein Quell des Unmuts war, gab es nun als aufpreispflichtige Alternative zur Handschaltung ein deutlich komfortableres Doppelkupplungsgetriebe. Allerdings rappelt sich der Triple hiermit nach einer Start-Stopp-Pause an der Ampel nur mühsam hoch; es dauert gefühlt lange, bis die Kupplung einrückt.

Zwei Erwachsene finden im Fortwo viel Platz und eine gute Sitzposition, dazu einen ordentlichen Gepäckraum (260 bis 350 Liter).

Einen Teil davon beanspruchen beim beliebten Cabrio das elektrisch versenkbare Verdeck sowie die beiden seitlichen, abnehmbaren Dachstreben, die in der Heckklappe Platz finden. Dagegen bietet der Forfour deutlich mehr Raumreserven und einen noch immer sehr kleinen Wendekreis.

Die schlichten Materialien innen zeigen eine erstaunliche Langzeitqualität. Ärger bereiten öfter Elektronik, Ölverlust, verschlissene Radaufhängungen, defekte Start-Stopp-Systeme und rostende Auspuffanlagen. Die Fahrgastzelle bietet trotz kompakter Abmessungen eine hohe Crash-Sicherheit. Kurzer Radstand, hoher Aufbau und geringes Gewicht verhindern auch bei der dritten Generation guten Geradeauslauf und Komfort. Als praktischer Cityfloh bleibt der Fortwo mangels Nachfolger weiterhin interessant. *Gerd Stegmaier*

Der smarte, bis 2021 gebaute Bruder des Renault Twingo heißt Forfour (oben). Geht ohne Nachfolger: Smart Fortwo (rechts)



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für den Kurzstreckenbetrieb reicht das 71-PS-Motörchen, doch wer mehr fährt, ist mit der spritzigen, sparsamen Turboversion besser bedient. Die Elektrovariante hat eine realistische Reichweite von 100 bis 120 Kilometern und eignet sich daher nur für den Kurzstreckenbetrieb.

	1.0	0.9 Turbo	EQ
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	–
Hubraum	999	898	–
Leistung	52 (71) bei 1/min bei 6000	66 (90) bei 5500	60 (82)
max. Drehm.	91 bei 2850	135 bei 2500	160
Leergewicht/Zuladung	890/260	915/255	1085/225
Länge x Breite x Höhe	2695 x 1663 x 1555	2695 x 1663 x 1555	2695 x 1663 x 1555
Gepäckraum	lWDA 260–350	260–350	260–350
Höchstgeschw.	151	155	130

Welches Modelljahr?

Seit der Markteinführung gab es den Typ 453 mit Dreizylinder-Benzinern und 71 oder 90 PS. Anfang 2015 brachte Smart eine Einstiegsvariante mit 61 PS auf den Markt. Das Cabrio folgte im Sommer 2015. Von Frühjahr 2016 bis Sommer 2018 gab es Fortwo, Forfour und Cabrio als Brabus mit 109 PS. Auf 125 Exemplare limitiert: der 2017 vorgestellte Brabus Ultimate 125 mit 125 PS. 2017 kam die Elektrovariante, die als „EQ“ ab Mitte 2019 alle Benziner ersetzte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Statt des serienmäßigen Tanks mit 28 gab es optional einen mit 35 Litern. Die magere Serienausstattung beinhaltet beim Fortwo elektrische Fensterheber und Servolenkung. Besser sind die Ausstattungslinien Passion, Prime und Proxy. Empfehlenswerte Extras: Handschuhfachdeckel, Klimaanlage und Radio. Von den Brabus-Varianten und zur Einführung des Elektro-Smart gab es Sondermodelle. Manche der Brabus-Editionen waren limitiert oder speziell lackiert.

Was kostet er?

Bei rund 8000 Euro beginnen frühe Fortwo III in einem gut erhaltenen Zustand mit 71-PS-Benziner, Klimaanlage und weniger als 50 000 Kilometern. Ein vergleichbares Cabrio kostet mindestens 3000 Euro mehr. Dass dem Forfour der Kultfaktor des Fortwo abgeht, ist an den Gebrauchtpreisen zu erkennen, die trotz des höheren Neupreises unter denen des Coupés liegen. Dank vieler Leasing-Rückläufer gibt es Top-Angebote für den EQ.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.0	0.9 T	EQ	im Jahr	1.0	0.9 T	EQ
2023	–	–	10 632,–	Steuer	58,–	64,–	39,– ²⁾
2022	–	–	9 677,–	Haftpflicht	427,–	406,–	380,–
2021	–	–	8 465,–	Teilkasko	129,–	148,–	119,–
2020	–	–	7 967,–	Vollkasko	390,–	408,–	381,–
2019	8 539,–	10 499,–	7 510,–	Wartung	152,–	161,–	129,–
2018	7 578,–	9 319,–	6 875,–	l/100 km	5,0 S	5,2 S	13,9 kWh

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾steuerbefreit für 10 Jahre ab Erstzulassung.

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Smart ist und bleibt perfekt für die Stadt. Auf längeren Fahrten geht zumindest dem 71-PS-Modell rasch die Puste aus. Das Start-Stopp-System macht ab und an Probleme. Auch ein Blick auf die Vorderradbremmen ist sinnvoll. *Thomas Gross*

Tests in diesen Ausgaben

Fortwo 1.0: Fahrbericht 24/14; Fortwo 0.9 T: Test 5/15; Fortwo Cabrio 0.9 T: Test 10/16; Forfour 0.9 T: Vergleichstest 18/16; Forfour Brabus: Test 11/17; Fortwo EQ: Test 9/20; Forfour EQ: Vergleichstest 18/21.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Zentrales Kombi-Instrument für Tacho und Warnanzeigen, Propeller-Luftdüsen und farbenfrohe Individualisierungen



Die dritte Generation nutzte eine Plattform für den Fortwo als Coupé und Cabrio und für den viertürigen Forfour

Checkpunkte:

- Ölverlust Motor/Getriebe
- Rost Unterboden/Auspuff
- Funktionen der Elektronik
- Bei DCT: Funktion tadellos?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Sicherung Handbremsseilzug
- Rückhaltesysteme
- Vorderachsschenkel links
- Verankerung Rücksitzlehne
- Kontakt Hochvoltbatterie
- Frontscheibe/Fahrzeugaufbau fehlerhaft verklebt

SUZUKI SWIFT

DIE SECHSTE GENERATION des kleinen Japaners geht ganz bewusst den Weg der Leichtigkeit. Der Swift punktet mit niedrigen Verbräuchen und Zuverlässigkeit.



Das Cockpit ist von einfacher Machart, aber ergonomisch in Ordnung. Unter der Haube werkeln ausschließlich Benziner

Während viele Kleinwagen in Höhe, Breite und Länge wachsen, entschied sich Suzuki bei der sechsten Generation des Swift (Typ AZ, gebaut von 2017 bis 2024), den wieder in Japan gebauten Kleinwagen um einen Zentimeter zu verkürzen und drei Zentimeter abzuflachen.

Dank des Leichtbaus wiegt der Swift im besten Fall rund 900 Kilogramm, selbst ein vollausgestatteter Sport nur etwas mehr als eine Tonne. Letzterer erhielt als Topmodell erstmals einen Turbomotor mit 1,4 Liter Hubraum und 140 PS. Darunter rangierte zu Beginn ein 90 PS-Sauger mit Fünfgang-Getriebe, der auch als Allradvariante erhältlich war, besonders beliebt in alpinen Regionen. Dazwischen platzierte Suzuki einen Einliter-Dreizylinder-Turbo mit 111 PS, der auf Wunsch auch mit Mildhybrid-Unterstützung zu haben war. 2020 folgte ein kleines Facelift mit mehr Assistenzsystemen. Der Dreizylinder-Turbo entfiel, sowohl der Basis-1.2 als auch der 1.4 des Sport erhielten dabei ein Mildhybrid-System und wurden zugunsten des Verbrauchs in der Leistung reduziert.

Auf der Straße zeigt sich der Swift wuselig, wenn auch nicht übermäßig komfortabel. Dank des geringen Gewichts sind alle Motoren sehr sparsam. Im Innenraum merkt man den Drang zum Leichtbau an den eher einfachen Materialien.

Die kompakten Abmessungen gehen jedoch nicht zu Lasten des Platzangebots, das klassenüblich ausfällt. In Sachen Zuverlässigkeit wird der Swift dem guten Ruf japanischer Hersteller gerecht und zeigt sich unauffällig. Im Juli 2019 wurden rund 15500 Autos wegen eines Fehlers im Airbag-Steuergerät zurückgerufen und nach dem Kaltstart schaltet sich der erste und zweite Gang des Sechsgang-Getriebes des Sport etwas störrisch. Die Rostvorsorge ist gut, aber nicht perfekt, daher lohnt genaues Hinsehen und eventuelles Nachbessern nach dem Kauf. Am besten passt der seltene Einliter-Turbobenziner zum Swift, mit Schaltgetriebe und unter 60000 km derzeit ab 11000 Euro zu haben. Mehr Fahrspaß bietet der knackig abgestimmte und stets vollausgestattete Sport ab rund 15000 Euro.

Carl Nowak

Checkpunkte:

- Erledigung evtl. Rückrufe
- Rost am Unterboden

Rückrufe:

- Bremskraftunterstützung
- Fehler Notbremsassistent
- Mechanik der hinteren Türgriffe
- Fehlerhafte Batterieladung
- ISG-Keilrippenriemen (Riss)
- Auslösung der Seitenairbags durch heftiges Türschließen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Dank des geringen Gewichts ist der Basismotor bereits durchaus spritzig. Besser und kaum verbrauchsintensiver wird es mit dem drehmomentstärkeren Dreizylinder-Turbo. Der Sport sprintet mit seinen 140 PS in kurzweiligen acht Sekunden auf 100 km/h.

	1.2	1.0 Boosterj.	1.4 Boosterj.
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1242	998	1373
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 6000	82 (111) bei 5500	103 (140) bei 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	170 bei 2000	230 bei 2500
Leergewicht/Zuladung	kg	940/440	1045/400
Länge x Breite x Höhe	mm	3840 x 1735 x 1480	3890 x 1735 x 1480
Gepäckraum	l/VDA	265-947	265-947
Höchstgeschw.	km/h	180	195

Welches Modelljahr?

Das 2020er-Facelift befriedigt primär den Wunsch nach mehr Assistenz und erhöhter Sparsamkeit dank Mildhybrid-Antrieben. Ansonsten bieten die vorigen Modelljahre mehr Leistung und den überzeugenden Einliter-Turbobenziner, der zum Facelift entfiel.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis ist mangels Klimaanlage nicht zu empfehlen, Club bietet mit Klimaanlage und Soundsystem das nötigste. Ab Comfort gibt es Handynonnektivität, Rückfahrkamera, Sitzheizung und seit 2020 auch Spurhalter, Totwinkelwarner und Verkehrszeichenerkennung. Comfort+ beinhaltet noch Klimaautomatik, Keyless-Go, Navigation und LED-Scheinwerfer.

Was kostet er?

Rund 9500 Euro sind die Untergrenze für 1.2 mit weniger als 50 000 km. Vergleichbare 1.0 Turbo kosten rund 2000 Euro mehr, der Sport startet ab 15 000 Euro. Automatik- und Allrad-Swift sind seltener und teurer.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.2 Eco	1.0	1.4
2023	-	-	-
2022	-	-	-
2021	-	-	-
2020	10 308,-	12 601,-	13 309,-
2019	9137,-	11 168,-	11 795,-
2018	8612,-	9968,-	10 524,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2 Eco	1.0	1.4
Steuer	34,-	68,-	136,-
Haftpflicht	439,-	417,-	412,-
Teilkasko	291,-	280,-	377,-
Vollkasko	544,-	587,-	587,-
Wartung	172,-	173,-	217,-
l/100 km	4,3 S	5,0 S	6,4 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Suzuki Swift, inzwischen schon in der sechsten Generation auf dem Markt, ist weiterhin ein solider Kleinwagen. Das aktuelle Modell, das 2017 eingeführt wurde, ist bisher im Blick auf besondere Mängelschwerpunkte sehr unauffällig.

Dominik Ketel

Tests in diesen Ausgaben

Swift 1.2: Vergleichstest 14/17; Swift 1.0 Boosterjet: Vergleichstest 4/20; Swift Sport 1.4 Boosterjet: Vergleichstest 5/19.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

TOYOTA YARIS

DER KLEINE JAPANER verbindet auch in der dritten Generation citytaugliche Abmessungen mit vorbildlicher Zuverlässigkeit. Als Hybrid punktet er mit Effizienz.



Übersichtliches, klar strukturiertes Cockpit. Mit Hybridantrieb fährt der Yaris im Stadtverkehr besonders sparsam

Während der langen Laufzeit vom Herbst 2011 bis zum Sommer 2020 wurde die dritte Yaris-Generation zweimal (8/2014 und 4/2017) renoviert und dabei vor allem optisch aufgefrischt. Dabei war der Japan-Kleinwagen aus französischer Produktion in puncto Solidität und Zuverlässigkeit von Anfang an ein echter Musterknabe ohne gravierende Schwächen.

Mit 3,95 Metern Länge gehört er zwar eher zu den Kleineren in diesem Segment, doch das Platzangebot reicht gut für vier Erwachsene und 286 Liter Gepäck. Vier Türen sind bei den meisten Versionen der Serie, auf die verschiebbare Rückbank des Vorgängers musste der Typ XP13 aber verzichten. Immerhin lässt sich die geteilte Fondlehne zur Vergrößerung des Stauraums auf bis zu 768 Liter umklappen, und für Flaschen und Krimskrans gibt es zahlreiche Ablagen und Cupholder.

Die Kunststoffe im Interieur und ihre Verarbeitung wirken eher robust als gediegen, dafür sind sie pflegeleicht und haltbar. Wie die Karosseriesteifigkeit erfüllt auch die Sicherheitsvorsorge klassenübliche Standards, ESP, ABS und sieben Airbags sind bei allen Versionen an Bord. Und wie sein Vorgänger erhielt der Yaris III im Euro-NCAP-Crashtest 2011 die Bestnote (fünf Sterne).

Als Alternative zum Dreizylinder-Basismotor mit kargen 69 PS gab es zunächst den 1,4-Liter-Diesel (90 PS) und den beliebten 1,3-Liter-Vierzylinder (99 PS), die den rund 1000 Kilogramm leichten Yaris deutlich zügiger und entspannter antreiben. Zum Facelift 2017 wurden sie von zwei kräftigen Benzinern mit 111 PS oder gar 212 Kompressor-PS (1.8 GRMN) abgelöst. Bereits 2012 kam die besonders sparsame Hybridvariante hinzu, die über ein Planetengetriebe einen 1,5-Liter-Benziner mit einem 19 kW starken Elektromotor verbindet.

Auch sonst ist der kleine Toyota im Alltag sehr genügsam – abgesehen vom leicht erhöhten Verschleiß an Kupplung, Bremsen und Beleuchtung laufen selbst ältere, weniger gepflegte Exemplare meist störungsfrei.

Bernd Stegemann

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **1.0 VVT-i: Kühlwasserstand und Zustand/Funktion Wasserpumpe**
- **Kupplungsverschleiß**
- **Zustand Unterboden**

Rückrufe:

- **Rückhaltesysteme**
- **Motoröl im Ladeluftkühler**
- **Gefahr des Ausfalls bei der Bremskreise**
- **Federbeinstützlager vorn**
- **Gleichspannungswandler und Steuergerät Hybrid**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer den Yaris als Allrounder nutzt, sollte statt des schlappen Dreizylinders den spritzigeren 1,3-Liter-Vierzylinder mit 99 PS oder den 1,5-Liter ab 2017 mit 111 PS bevorzugen. Die effiziente Hybridvariante überzeugt vor allem in der Stadt, ist gebraucht aber relativ selten und teuer.

	1.0 VVT-i	1.5 VVT-i	1.5 Hybrid
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998	1497	1497
Leistung	51 (69) bei 1/min bei 6000	82 (111) bei 6000	74 (100) bei k.A.
max. Drehm.	93 bei 3600	136 bei 4400	k.A.
Leergewicht/Zuladung	1045/385	1115/430	1160/405
Länge x Breite x Höhe	3885 x 1695 x 1510	3885 x 1695 x 1510	3950 x 1695 x 1510
Gepäckraum	I/VDA 286–768	286–768	286–768
Höchstgeschw.	155	175	165

Welches Modelljahr?

Da es keine Anlaufprobleme gab, kann man bedenkenlos auch zu frühen Exemplaren greifen. Anders als das vorwiegend optische Facelift von 2014 brachte die Modellpflege von 2017 neben den nunmehr serienmäßigen Fondtüren weiterhin eine komfortablere Federung, bessere Geräuschkämmung und modifizierte Motoren mit deutlich mehr Leistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Nur die Basisversion kam serienmäßig ohne Klimaanlage, Audiosystem und Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung. Ab Comfort wurde all das mitgeliefert. Als weitere Extras empfehlen sich Parkpiepser, Rückfahrkamera, Tempomat und eine Sitzheizung vorn. Die veraltete Navigationsfunktion kann man sich gestrost sparen.

Was kostet er?

Ein Facelift-Yaris ab 2014 mit 99-PS-Benziner und maximal 100 000 Kilometern startet bei rund 8500 Euro. Späte 111-PS-Modelle mit höchstens 50 000 Kilometern kosten 12 000 Euro aufwärts. Gepflegte Hybride unter 75 000 Kilometern gibt es ab circa 13 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.5	Hybrid	im Jahr	1.0	1.5	Hybrid
2023	–	–	–	Steuer	50,–	74,–	30,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	497,–	495,–	562,–
2021	–	–	–	Teilkasko	179,–	210,–	255,–
2020	–	15 329,–	16 775,–	Vollkasko	496,–	599,–	733,–
2019	10 073,–	14 384,–	15 292,–	Wartung	179,–	197,–	210,–
2018	8701,–	–	14 303,–	I/100 km	4,8 S	5,2 S	3,3 S

Quelle: DAT; * Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte Generation des Yaris bleibt ein praktischer, wendiger Stadtfliitzer. Schwächen zeigt er tendenziell in Sachen Bremsweg, Geräuschniveau im Innenraum und auch beim gleichmäßigen Auftrag von Metallic-Lack.

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

Yaris 1.3 VVT-i: Fahrbericht 19/11; Yaris 1.4 D-4D: Test 24/11, Vergleichstest 26/11, 10/12; Yaris 1.5 VVT-i Hybrid: Vergleichstest 21/12, Test 21/14, 15/17.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW POLO

AUCH IN GENERATION 6 gilt der kleine VW wie seine Vorgänger als solide und ausgewogen. Er ist der fast perfekte Kleinwagen – aber die Preise sind sehr hoch.

Glückwunsch! 50 Jahre ist der Polo im Frühjahr 2025 alt geworden. Was in den 1970ern als Sparversion des Audi 50 mit Türverkleidungen aus Pappe begann, hat sich längst zum Maßstab der Kleinwagenklasse entwickelt. Der Polo von heute ist blitzsauber durchkonstruiert, wirkt erwachsen und vielseitig – und ist auch sehr teuer, leider. In der aktuellen sechsten Generation, die 2017 aufgelegt und vier Jahre später überarbeitet wurde, stellt er all diese Charakteristika auch als Gebrauchter unter Beweis.

Kleines Auto, großes Format – die MQB-A0-Plattform des Konzerns ermöglicht dem 4,05 Meter kurzen Fünftürer eine exzellente Raumausnutzung samt 351 bis 1125 Liter Kofferraumvolumen. Sitze, Materialien und Verarbeitung sind tipptopp gemacht. Das Bedienkonzept ist schlüssig und die Geräuschdämmung wirkungsvoll, das Fahrwerk trifft den

Schnittpunkt zwischen Komfort, Agilität und Sicherheit. Für das Topmodell GTI liefert VW sogar Stoßdämpfer, die sich auf zwei Kennlinien verstellen lassen.

Typisch VW ist auch das weitgefächerte Motorenprogramm. Es reicht und reicht von einem Einliter-Dreizylinder-Sauger (65 PS) bis zum GTI, dessen Zweiliter 207 PS abgibt, genug für 242 km/h Spitze. Die goldene Mitte bildet der aufgeweckte 1.0 TSI mit Turboaufladung, der je nach Baujahr 110 beziehungsweise 116 PS leistet. Bis 2022 gab es ihn auch in einer sehr wirtschaftlichen Erdgasversion mit 90 PS. Der sparsame 1.6 TDI mit 80 oder 95 PS blieb nur bis 2020 im Programm, dann schicke VW den Dieselantrieb im Polo in Rente. Neben den Fünf- und Sechsgang-Handschaltern stehen Doppelkupplungsgetriebe mit sechs oder sieben Gängen zur Wahl. Checken Sie bitte gründlich, ob sie sauber schal-

ten und ruckelfreies Rangieren zulassen! Als kritisch gilt vor allem das so genannte DQ 200 für die kleineren Motorisierungen.

Damit kommen wir zu den Schwachstellen des Polo VI. Die Automatikfunktion der Scheibenwischer, die Start-Stopp-Anlage und die Zentralverriegelung können Probleme bereiten. Bei einigen Autos löst sich stellenweise der Lack an der Heckklappe ab. Die LED-Scheinwerfer (Serie ab dem Facelift) lassen sich auch von Fachwerkstätten nur mühsam korrekt einstellen, und das 2021 eingeführte neue Infotainmentsystem nervte in den ersten Produktionsmonaten mit langsamer Arbeit und Abstürzen.

Ein paar Rückrufe musste der Polo auch hinnehmen, aber keine dramatischen. Sie betreffen in ähnlicher Weise ebenfalls seine Schwestermodelle auf der MQB-A0-Plattform.

Johannes Köbler

**4,05 Meter
Länge, 2,55
m Radstand,
angenehme
Handlingeigen-
schaften: der
VW Polo Jahr-
gang 2017**



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1.0 TSI, der Dreizylinder-Turbo mit 110/116 PS, ist unser Tipp. Mehr Antriebskomfort bietet der vierzylinderige 1.5 TSI (150 PS). Der Diesel war in seinem letzten Produktionsjahr sauber nach Euro 6d-TEMP, das macht ihn zukunftssicher.

	1.0 TSI	1.5 TSI	1.6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1598
Leistung	81 (110)	110 (150)	70 (95)
bei 1/min	bei 5000	bei 5000	bei 2750
max. Drehm.	200 bei 2000	250 bei 1500	250 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1181/459	1228/462	1271/449
Länge x Breite	4053 x 1751	4053 x 1751	4053 x 1751
x Höhe	x 1461	x 1461	x 1461
Gepäckraum	I/DA	351-1125	351-1125
Höchstgeschw.	195	216	185

Welches Modelljahr?

Das Facelift vom Frühjahr 2021 hat den Polo stark aufgewertet. Die Ausstattungslinien wurden neu sortiert; die zweithöchste namens Style umfasste ein großes Kombiinstrument, ein 8-Zoll-Mitteldisplay und LED-Matrixscheinwerfer. Einfache LED-Scheinwerfer und ein Multifunktionslenkrad wurden damals Serie, optional gab es das Top-Assistenzsystem Travel Assist und das große Infotainmentsystem mit 9,2-Zoll-Display. Achtung: Die schlecht bedienbare Klimaautomatik mit ihrer Touch-Bedienung braucht kein Mensch, die Klimaanlage genügt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Verschwenderisch hat VW den Polo nie ausgestattet. Beim Vor-Facelift-Modell ist die mittlere Linie Comfortline die Wahl der Vernunft. Sinnvolle Einzel-Extras obendrauf: Notbremsassistent, Smartphone-Anbindung, LED-Scheinwerfer mit Automatik, eventuell Navi.

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten Polo auf dem deutschen Markt ist sehr groß, Diesel- und Erdgasmodelle sind jedoch praktisch vergriffen. Der weitaus größte Anteil entfällt auf den 1.0 TSI mit 95 PS. In der sehr empfehlenswerten 110-/116-PS-Variante werden für den Polo etwa 15 000 Euro aufgerufen, wenn er nicht mehr als 80 000 km gelaufen sein soll. Der kleine VW ist nicht nur als Neuwagen, sondern auch als Gebrauchter teuer.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	1.6 TDI
2023	20 207,-	-	-
2022	19 137,-	-	-
2021	18 208,-	19 426,-	-
2020	-	17 660,-	14 666,-
2019	-	16 117,-	13 269,-
2018	-	-	11 998,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	1.6 TDI
Steuer	82,-	131,-	156,-
Haftpflicht	366,-	355,-	408,-
Teilkasko	271,-	305,-	341,-
Vollkasko	526,-	588,-	555,-
Wartung	214,-	255,-	288,-
I/100 km	5,5 S	6,3 S	3,7 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die Einstiegsmotorisierung (ohne Turbo) ist eher zäh und sicher nicht jedermanns Sache. Doppelkupplungsgetriebe in Automatikversionen sind manchmal ruckelig, darauf sollte man bei einer Probefahrt achten. Und: Sicher gehen, dass alle Rückrufe erledigt sind.

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

Fahrbericht Polo generell: 10/17; Polo 1.0 TSI: Vergleichstest 23/17, 1/18, 23/18, 4/19, 4/20, 19/20, 22/21, 20/22; Polo 1.5 TSI: Vergleich 19/20; Polo GTI: FB 2/18, VT 22/18, 7/22, 23/22, 4/23.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Ein Hauch von Schick: Cockpit im Polo 1.0 TSI Highline, der 2017 einen Test von auto motor und sport durchlief



Zwei Spezialisten: Benzin- und Gas-Stutzen im Polo GTI, Armaturen des GTI bei seinem Debüt 2018

Checkpunkte:

- Start-Stopp-Funktion okay?
- Wischerausstattung intakt?
- Eventuelle Fehlfunktion ZV?
- Lackabplatzer Heckklappe?
- Einstellung LED-Scheinwerfer?

Rückrufe:

- Gurtschloss hinten
- Ausfall Gurtwarner
- Vorspannung Feststellbremse
- Öl im Bremskraftverstärker
- Schiebedachrahmen labil
- Dachkantenspoiler wackelig

VW UP

DER KLEINSTE VW ist ein gelungenes Stadtauto mit flottem Handling, und er kann sogar rein elektrisch fahren. Zudem ist er zuverlässig und hat nur wenige Mängel.

Der Up war ein Dauerbrenner im VW-Programm. Ende 2011 erschien und 2016 überarbeitet, hielt er sich – im Gegensatz zu seinen Schwestermodellen von Skoda und Seat – bis 2023 im Verkaufsprogramm. Allerdings war dies am Ende ein eher zähes Geschäft.

Der City-Floh aus dem slowakischen Werk Bratislava war bei seiner Geburt kaum über 3,50 Meter lang, bringt jedoch vier Personen akzeptabel unter. Fondtüren kamen erst im zweiten Produktionsjahr dazu und kosteten immer extra. Das Kofferraumvolumen lässt sich von 251 auf 951 Liter erweitern, bei einigen Modellvarianten kann man sogar die Lehne des Beifahrersitzes klappen. Die Einrichtung ist Kleinwagen-typisch karg; selbst an den Fensterhebern hat VW in den ersten Jahren

gespart. Echte Up-Fans sagen dem Interieur trotzdem einen gewissen Charme nach.

Der einzige Verbrenner im Up war ein Dreizylinder-Benziner mit 1,0 Liter Hubraum. Zum Marktstart gab es zwei Sauger, die 60 (ab 2020: 65 PS) und 75 PS leisteten; sie haben über die Jahre hinweg weite Verbreitung gefunden. Für Kunden, die noch genauer mit dem Cent rechneten, kam 2012 ein Erdgasmodell hinzu. Am anderen Ende der Skala folgten 2016 und 2018 zwei quirlige Turbos mit 90 beziehungsweise 115 PS, letzterer im GTI. Das Topmodell bringt zwar eine sportive Ausstattung und sechs Gänge mit, sein Plus an Dynamik bleibt jedoch überschaubar. Fünfgang-Schaltgetriebe – für die Motoren mit 60 und 75 PS auf Wunsch auch automatisiert – waren Standard im kleinen Volkswagen.

Besonders interessant ist der Up mit Elektroantrieb. Er debütierte schon 2013 mit 60 kW Leistung. Ende 2019 ersetzte ihn eine 61-kW-Version mit 32-kWh-Batterie – zuvor waren es gerade mal 16 kWh. Der neuere Akku bunkert immerhin Strom für 200 km Fahrt, wenn's nicht gerade bitterkalt ist. Mit einem Verbrauch von knapp 13 kWh/100 km (WLTP) ist der E-Up sehr wirtschaftlich, speziell im Stadtverkehr.

Unabhängig vom Antrieb fährt sich der Kleinste von VW recht flott, mit straffer Abstimmung, ordentlichem Handling und präziser Lenkung. Bei frühen Exemplaren kann jedoch Wasser in den Innenraum eindringen. Auch das Blech rund um die Tankklappe kann rosten, und bei kaltem Getriebe lassen sich der erste und der Rückwärtsgang oft nur mühsam einlegen. *Thomas Hellmanzik/ko*

Stadt, Land, Up:
Der Floh von VW wog zu Beginn seines Lebens kaum 900 Kilogramm.
Foto oben: Der GTI fährt eher brav als bissig



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Dank des geringen Fahrzeuggewichts reichen die Basis-Sauger für Kurz- und Mittelstrecken aus. Die Turbos und vor allem der Elektroantrieb liefern stämmiges Drehmoment. Auch der E-Up ist ein prima Stadtauto mit niedrigen Betriebskosten.

	1.0	1.0 TSI	E-Up
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Elektromotor
Hubraum	999	999	–
Leistung			
kW (PS)	55 (75)	66 (90)	61 (83)
bei 1/min	bei 6200	bei 5000	2800
max. Drehm.	95 bei 3000	160 bei 1500	212 bei 2800
Leergewicht/Zuladung	929/361	1002/358	1235/295
Länge x Breite	3540 x 1641	3600 x 1641	3600 x 1645
x Höhe	x 1489	x 1504	x 1507
Gepäckraum	l/vDA	251–951	250–923
Höchstgeschw.	171	185	130

Welches Modelljahr?

Der Up ist ein altmodischer Volks-Wagen, der läuft und läuft und läuft. Ab 2014 gab es robustere Türdichtungen sowie Verbesserungen an Kupplung und Getriebe. 2014/15 baute VW den knuffigen, aber zu teuren Cross Up mit leicht höhergelegter Karosserie, vier Türen und 75 PS. Seit dem Facelift 2016 kann der Fahrer sein Smartphone mit dem Auto koppeln. Weitere Neuerungen damals waren sechs Zentimeter mehr Länge (3,60 Meter) und größere Wasserabläufe im Motorraum. 2020 legte das Basismodell auf 65 PS Leistung zu.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Neben den drei Grundvarianten Take Up, Move Up und High Up hat es immer wieder Sondermodelle mit individueller Ausstattung gegeben. Generell reicht jedoch die mittlere Linie mit elektrischen Fensterhebern und Drehzahlmesser. Die Klimaanlage war zwar erst in der höchsten Line Serie, ist jedoch bei den allermeisten gebrauchten Up an Bord.

Was kostet er?

Gebrauchte Up sind noch immer bezahlbar. Los geht's schon mit 5500 Euro für 60 oder 75 PS und 80 000 Kilometer Laufleistung. Ein gutes Viertel der angebotenen Modelle fahren elektrisch, hier sind 8500 Euro die Untergrenze. Turbobenziner (ab 10 000 Euro) hingegen sind rar und Gas-Autos faktisch nicht mehr zu haben. Ebenfalls selten sind Up mit vier Türen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.0 ²⁾	1.0 TSI	E-Up	im Jahr	1.0 ²⁾	1.0 TSI	E-Up
2023	–	–	–	Steuer	22,–	32,–	0,–
2022	–	–	15 981,–	Haftpflicht	423,–	377,–	448,–
2021	–	–	12 816,–	Teilkasko	166,–	202,–	224,–
2020	9265,–	–	11 957,–	Vollkasko	406,–	500,–	517,–
2019	8563,–	9816,–	10 885,–	Wartung	168,–	199,–	176,–
2018	7784,–	9213,–	–	l/100 km	4,1 S	4,4 S	12,7 kWh

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾75 PS
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim kleinsten VW-Modell sollten Sie sich vor dem Kauf die Türdichtungen genauer anschauen, genauso wie das Wärmeleitblech der Abgasanlage. Diese Teile zeigen hier und da Schwächen.
Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

Up 1.0 (75 PS): Test 23/11; Vergleichstest 24/11, 4/12, 4/14, 15/15;
Up 1.0 (60 PS): Test 3/12; Up 1.0 TSI (90 PS): Vergleichstest 18/16, 6/17.
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de



Pragmatisch: Im Modelljahr 2016 kam eine Smartphone-Integration statt der Navi-Lösung auf dem Foto



Europäische Geschwister: Der Seat Mii (o.) und der Skoda Citigo wirken im Innenraum noch etwas einfacher, sind aber auch preiswerter



Checkpunkte: Darauf gilt es zu achten

- Wasser im Innenraum
- Rost rund um Tankklappe
- Rostbefall am Unterboden
- Ölverlust am Kurbelwellen-Simmerring

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Kindersicherung Türen
- Airbags und Gurtstraffer
- Korrosion am Lenkgetriebe
- Wassereintritt HV-Batterie

KOMPACT KLA

Autos wie BMW Einser, Opel Astra und VW Golf zählten viele Jahre zu den erfolgreichsten in Deutschland. Doch das **GEBRAUCHTANGEBOT** schrumpft auch in dieser Klasse, weil immer mehr Varianten oder gar ganze Baureihen gestrichen wurden oder kurz vor dem Aus stehen.

Obwohl Neuwagenkäufer mittlerweile überwiegend zu SUV- oder Crossover-Fahrzeugen tendieren, gehören die klassischen Kompakten nach wie vor zu den Lieblingen der deutschen Gebrauchtwagenkäufer. Die tun sich allerdings zunehmend schwerer, in halbwegs überschaubarer Zeit ein passendes und preislich attraktives Auto in dieser Klasse zu finden, die mal ein Viertel aller Bestandsfahrzeuge ausmachte. Wie bei den Kleinwagen bekommen Secondhand-Käufer auch hier die Folgen der vielschichtigen Verknappung zu spüren.

An der Beliebtheit der Kompakten hat sich nichts geändert, weil sie noch bezahlbar, praktisch und gebraucht in ganz unterschiedlichen Formaten und Varianten zu haben sind. Die Bandbreite erstreckt sich von geräumigen Kombis über Langstreckentourer und spritzige Sportler bis zu fröhlichen Cabrios. Unterschiedliche Motorkonzepte, Getriebe und Traktionssysteme sowie vielfältige Ausstattungsvarianten machen das Spektrum der Möglichkeiten noch bunter.

Die jedoch sind spürbar geschrumpft, weil sich beispielsweise das Angebot beim VW Golf VII als gefragtestem Gebrauchten in einschlägigen Internetbörsen auf rund 12000 Exemplare verringert hat – nur noch etwa ein Drittel des Volumens von vor vier Jahren! Das betrifft alle Ausstattungsoptionen und Antriebe, von Benzinern und Dieseln bis zu PHEV und E-Autos.

Wer nach einem soliden Cabrio für den Sommer sucht, hat – zumindest theoretisch – viel Auswahl, kann bei Golf, Audi A3 oder BMW Zweier fündig werden. Für Fans alternativer Antriebe kommt vielleicht ein Toyota Auris Hybrid infrage, dessen Normverbrauch bei nur 3,5 l/100 km liegt. Soll das Wunschauto deutlich flotter und sportlicher sein? Bitteschön, neben dem Kultklassiker Golf GTI gibt es ja noch Ford Focus ST, Skoda Octavia RS oder Hyundai i30 N.

Letzterer wurde jedoch 2024 eingestellt, Hyundais N-Modelle fahren künftig elektrisch. Und für den Focus ist im November 2025 Schluss – dann wird es auch diesen Ford nur noch als Gebrauchtwagen geben.

KT - SSE

Opel Astra



Hyundai i30



VW Golf VIII



INHALT

Audi A3	68	Peugeot 308	82
BMW Einser/Zweier	70	Renault Mégane	84
Ford Focus	72	Seat Leon	86
Honda Civic	74	Skoda Octavia	88
Hyundai i30	75	Skoda Rapid	90
Kia Ceed	76	Toyota Auris	92
Mazda 3	77	VW Golf VIII	93
Mercedes A-Klasse	78	VW Golf VII	94
Opel Astra	80	VW ID.3	96

AUDI A3

OB ALS SPORTBACK oder Limousine: Der Ingolstädter ist der Premium-Kompakte im Volkswagen-Konzern. Hinter dem schicken Design steckt ein solider Charakter.

Schon in der Erstauflage von 1996 war der A3 der feinere Golf, und auch in der vierten Generation ab 2020 spielt er die Prinzen-Rolle unter den Kompakten im Konzern: Er ist etwas vornehmer und teurer als seine Brüder, sowohl als viertüriger Sportback wie auch als Stufenhecklimousine. Das Cabrio aus der Vorgängerbaureihe ist entfallen.

An den Qualitäten des A3, der im Stammwerk Ingolstadt vom Band läuft, ist nichts auszusetzen, dafür sorgt schon der evo-Querbaukasten als technische Basis. Das Raumangebot ist guter Durchschnitt; der 4,34 Meter lange Sportback kann 380 bis 1200 Liter Gepäck einladen, die Limo (4,50 m) deren 425. Das Fahrwerk wirkt agil und ausgewogen, zumal mit den optionalen Adaptivdämpfern; die Einstiegsmotorisierungen müssen allerdings mit

einer Verbundlenkerachse im Heck auskommen. Die Sitze im A3 stützen und führen gut, und die Bedienung ist okay, zumal die Klimaanlage physische Tasten besitzt. Einen Dreh-/Drücksteller gibt es allerdings nicht mehr, das Infotainment läuft über den Touchscreen.

Zu Beginn war das Motorenangebot im A3 breit: Drei-, Vier- und Fünfzylinder für Benzin-, Erdgas- und Dieselpetrieb, dazu zwei Plug-in-Hybride. Beim Facelift 2024 erhielten sie einen neuen Antriebsstrang mit 19,7 kWh-Akkus (netto). Die TFSI mit 116 und 150 PS bekamen ein 48-Volt-Mildhybridsystem. Neu bei der Modellpflege war auch der um drei Zentimeter höhergelegte Allstreet. Schade aber, dass Audi einige Motorisierungen gestrichen hat.

Das Doppelkupplungsgetriebe S tronic war bei den meisten Varianten Serie; erkundigen

Sie sich vor dem Kauf nach seiner Wartungshistorie! Temporären Allradantrieb nach Art des Hauses Volkswagen gab's ab 190 PS. Beim RS3 erhöhte ein aktives Hinterachsdifferenzial von Beginn an die ohnehin sehr ausgeprägte Dynamik, im S3 folgte es Anfang 2024.

Mängel? Sind selten und betreffen nur einige Themen. Fehlerhafte Gurtspulen und eine falsch spezifizierte Sicherung im Bereich der Hochvolt-Batterien bei den PHEV führten zu Rückrufen. Und immer wieder mal klagen A3-Besitzer über Elektronik-Bugs beim Notrufsystem e-Call sowie bei den beiden Displays. In der Regel kann die Werkstatt mit Software-Updates helfen. Vom wohlklingenden Bang & Olufsen-Soundsystem mit seinen 15 Lautsprechern, das bis zur Modellpflege lieferbar war, sind Ausfälle nicht bekannt.

J. Köbler

Der A3 schlechthin: der Sportback, in der vierten Generation nur noch viertürig erhältlich





Hochwertig: das Cockpit. Dazu gibt es bequeme Sitze, eine gute Ergonomie und große Ablagefächer



Raumeffizienz: Die A3-Limousine bietet dank Quermotorkonzept fast so viel Platz wie ein A4 mit Längsmotor



Checkpunkte:

- **Wartungshistorie S tronic?**
- **Funktion System e-Call?**
- **Displays zuverlässig?**

Rückrufe:

- **Fehlerhafte Gurtpulen**
- **Sicherung an HV-Batterie (bei den Plug-ins)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die beliebtesten Motoren sind auch die vernünftigsten - 1.5 TFSI und 2.0 TDI, beide mit 150 PS. Die Diesel sind zwar mindestens nach Euro 6d-TEMP sauber, mögen aber keinen häufigen Kurzstreckenbetrieb. Für Fans: RS3 mit 400 PS und S3 mit 310/333 PS (vor/nach Facelift).

A3	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1968
Leistung	85 (116) bei 5000	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1225/485	1275/485	1355/485
Länge x Breite x Höhe	4241 x 1777 x 1424	4241 x 1777 x 1424	4237 x 1777 x 1421
Gepäckraum	1/VD A	365-1100	365-1100
Höchstgeschw.	206	220	218

Welches Modelljahr?

Schon seit 2020 fahren alle A3 mit LED-Licht vom Band, optional mit Matrix-LED. Die wirtschaftlichen CNG-Modelle liefen nur drei Jahre lang und sind heute kaum noch zu finden. Beim Facelift 2024 wurden Tempomat und Klimaautomatik Serie; bei den sportlich aufgemachten Plug-ins wuchs die Leistung auf bis zu 272 PS und die Praxis-Reichweite auf rund 100 Kilometer. Wer das alles nicht braucht, wird auch mit einem A3 vor 2024 glücklich.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die drei Lines Basis, advanced und S line unterscheiden sich vor allem bei Fahrwerk und Optik. Achten Sie deshalb gezielt auf Einzel-Features wie das Navigationssystem (mit schicker Google-Maps-Karte im Kombi), die Phone Box und den komfortablen Parkassistent. Vielfahrer schätzen den Radar-Tempomat. Sportsitze sind ebenfalls eine feine Sache, Räder nur bis 18 Zoll Größe.

Was kostet er?

Auch gebraucht ist der A3 einer der teuersten Kompakten auf dem Markt, wobei das Angebot stattlich ist. Zwischen Sportback und Stufenheck liegen keine nennenswerten Unterschiede. 23.000 Euro sind mindestens anzulegen, wenn's 150 PS mit weniger als 80.000 Kilometern sein sollen. Benzinler sind deutlich häufiger als Diesel und etwas günstiger.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI
2023	-	-	-	Steuer	38,-	64,-	216,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	562,-	538,-	565,-
2021	-	-	-	Teilkasko	279,-	325,-	497,-
2020	16 792,-	18 402,-	16 894,-	Vollkasko	751,-	744,-	868,-
2019	15 736,-	17 496,-	15 941,-	Wartung	274,-	283,-	318,-
2018	14 693,-	16 627,-	15 062,-	l/100 km	4,5 S	4,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Was die Verarbeitung angeht, macht dem A3 keiner was vor. Achten sollten Interessenten vor allem auf das Tragbild der hinteren Bremsscheiben sowie bei den 2-Liter-TFSI- bzw. TDI-Motoren auf das Reglergehäuse der Kühlmittelpumpe, das zur Undichtigkeit neigt.
Jörgen Hegel

Tests in diesen Ausgaben

A3 Sportback 30 TDI: Vergleichstest 22/20, Test 5/22;
A3 Sportback 35 TDI: Vergleichstest 12/20; A3 Sportback 25 TFSI: Vergleichstest 13/23; A3 Sportback 40 TFSI e: Vergleichstest 13/21.
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

BMW EINSER, ZWEIER

ALS HECKTRIEBLER war der kompakte BMW, dessen Technik auch die Zweier-Reihe nutzte, der Fahrspaßgarant seiner Klasse. Wie schlägt er sich als Gebrauchter?

Längs eingebaute, meist kräftige Motoren, Hinterradantrieb, eine erstklassig abgestimmte Lenkung sowie ein sportliches, aber nicht bretthartes Fahrwerk – wohl kaum ein Kompaktwagen ist gebraucht so begehrt wie der Einser der zweiten Generation. Warum? Nun, alles zusammen mündet in einem sehr agilen und vergnüglichen Handling. Für noch mehr Querdynamik sorgen Aktivlenkung oder ein M-Sportfahrwerk.

Zudem erweist sich der von 2011 bis 2019 in den Werken Regensburg und Leipzig produzierte BMW des Typs F20/F21 vor allem ab der Modellpflege 2015 als solide – selbst bei hohen Laufleistungen. Im Vergleich zum Vorgänger ist zudem die Materialqualität besser. Nur an der Heckklappe finden sich gelegentlich Rostblasen.

Die Auswahl an Motoren – teils auch mit Allradantrieb und der sehr empfehlenswerten Achtgangautomatik lieferbar – ist ebenso beachtlich. So bringt es selbst der Basistyp 114i auf 102 PS und ein Drehmoment von 180 Nm. Darüber sortierten sich 116i, 118i und 120i ein – anfangs übrigens alle mit nicht sonderlich lafruhigen 1,6-Liter-Vierzylindern, deren Steuerketten und Zündspulen öfter streiken. Der 136 PS starke 118i reicht prinzipiell aus, während der – leider seltene – Dreiliter-Sechszylinder in M135i und M140i (ab 2016) seidige Laufkultur mit explosivem Temperament verbindet.

Gebrauchtkäufer sollten sich auf Einser nach der großen Modellpflege 2015 konzentrieren, denn die brachte neben den neuen Dreizylindern mit 1,5 Litern Hubraum (Diesel

und Benziner) auch standfestere Vier- und Sechszylinderbaureihen (M140i) mit Euro 6, deren Bezeichnung mit einem „B“ beginnt. Interessant sind hier die häufig anzutreffenden 118d und 120d mit ihren kräftigen Zweilitermotoren (150/190 PS).

Bei älteren Secondhand-F20/F21 sind die Vierzylinder-Diesel der N47-Baureihe wegen der Steuerkettenprobleme mit Vorsicht zu genießen. Außerdem leiden alle Selbstzünder unter undichten AGR-Kühlern, für die mehrere Rückrufe wegen Brandgefahr gelten.

Und wie beim größeren Dreier fällt mitunter die elektrische Lenkunterstützung aus. Bekannt sind beim Einser überdies fehlerhafte Injektoren, undichte Kraftstofftanks (2019), unsauber verklebte Frontscheiben und Elektronik-Mätzchen. *Michael von Maydell*

Die zweitürige Variante (F21) war beim Einser kein Renner (o.r.), die große Mehrheit aller Gebrauchten sind praktische Viertürer (F20)





Mit der Zweitaufgabe ab Anfang 2014 liefen Coupé und Cabrio parallel zur Einser-Reihe als Zweier vom Band



Das Cockpit ist übersichtlich und die Bedienung schnell erlernt. Eine dreiteilig klappbare Rücksitzlehne gab es beim Einser optional



Checkpunkte:

- 1.6 (N13): Zündspulen, Steuerkette (Geräusche?)
- Diesel (N47): Steuerkette
- Anschlagpuffer Stoßdämpfer
- Elektronik-Funktionen
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Ausfall der Lenkkräftunterstützung
- Unterbrechung Steckverbindung an Batterie-Plusleitung
- Diesel: Leckende AGR-Kühler mit Brandgefahr
- Gasgenerator Fahrerairbag
- Ausfall Bremskraftverstärker

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der aufgeladene Dreizylinder mit 136 PS im 118i reicht im Prinzip und ist im Handel gut vertreten. Kraftvoller und zugleich sparsamer ist freilich der 120d. Als echtes Sahnestück gilt der mächtige Reihensechser mit drei Litern Hubraum und 340 PS.

	118i	M140i	120d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	1499	2979	1995
Leistung	100 (136) bei 1/min bei 4400	235 (340) bei 5800	140 (190) bei 4000
max. Drehm.	220 Nm bei 1250	500 Nm bei 1520	400 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1375/490	1520/490	1445/490
Länge x Breite x Höhe	4329 x 1765 x 1421	4329 x 1765 x 1421	4329 x 1765 x 1421
Gepäckraum	1/VD A 360-1200	360-1200	360-1200
Höchstgeschw.	210 km/h	250 km/h	228 km/h

Welches Modelljahr?

Die zweite Einser-Generation war von 2011 bis 2019 im Handel. Der Allradantrieb kam im November 2012 dazu (120d und M135i). Ab März 2014 rollten Cabrio und Coupé als Zweier vom Band. 2015 erhielt der BMW ein größeres Update mit neuen Motoren und feinerem Interieur sowie weiteren Extras wie Adaptivtempomat oder LED-Scheinwerfern. Entsprechend empfiehlt sich eher ein Blick auf die jüngeren Modelle. Der frontgeriebene Nachfolger F40 kam im September 2019 auf den Markt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erst mit den gehobenen Ausstattungslinien Sport Line und Urban Line fährt der Vorfacelift-Einser mit Lederlenkrad, guten Sportsitzen und Alurädern vor. Sehr zu empfehlen: das teure Professional-Navi und Xenon-Scheinwerfer. Und natürlich das ZF-Automatikgetriebe mit acht Gängen. Mit der Modellpflege im Jahr 2015 erhielt der Einser eine verbesserte Basisausstattung. Hier reicht dann schon der Advantage.

Was kostet er?

Das Gebrauchtangebot dominieren die Leistungsvarianten der Vernunft, also jene bis 150 PS, wobei insgesamt der Benziner-Anteil überwiegt. Ein 118i ab 2016 mit maximal 80 000 km und Handschaltung ist ab etwa 12 500 Euro zu haben, während man für geflitzte 120er-Modelle mit Automatik mindestens 4500 (Benziner) beziehungsweise 6000 Euro (Diesel) mehr anlegen muss.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	118i	M140i	120d	im Jahr	118i	M140i	120d
2023	-	-	-	Steuer	72,-	228,-	216,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	616,-	580,-	612,-
2021	-	-	-	Teilkasko	388,-	695,-	647,-
2020	-	-	-	Vollkasko	941,-	1382,-	1074,-
2019	14 242,-	32 032,-	17 975,-	Wartung	296,-	421,-	349,-
2018	13 208,-	30 226,-	16 707,-	I/100 km	5,0 S	7,8 SP	4,1 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Kompakter mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis. Hier und da setzt die Heckklappe leichte Korrosion an; ein Schwachpunkt scheinen auch die Anstoßpuffer an den Stoßdämpfern zu sein.

René Krämer

Tests in diesen Ausgaben

118i: Vergleichstest 23/11, 17/12, 21/15; 120i: Vergleichstest 3/16; 125i: Vergleichstest 10/13, 24/13, 18/15; M135i xDrive: Vergleichstest 9/13, 5/15; 116d: Vergleichstest 1/14, 9/15, 2/16; 118d: Vergleichstest 24/12, 14/16, 22/18; 120d: Test 21/11.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

FORD FOCUS

ENDE DES JAHRES tritt die vierte Generation des Focus ab. Sie überzeugt grundsätzlich mit Zuverlässigkeit, ganz frei von Macken ist sie jedoch nicht.

Die vierte Generation des Focus (Typ DEH), seit September 2018 bei den Händlern, ist die letzte. Mit Schließung des Ford-Werks in Saarlouis im November 2025 endet nicht nur die Produktion dieses Focus, sondern auch die Jahrzehnte währende Tradition kompakter Autos der Kölner.

Genug der Gefühlsduselei, für Gebrauchtkäufer zählen schließlich Fakten. So etwa das großzügige Platzangebot, das vier Erwachsenen selbst auf Reisen einen angenehmen Aufenthalt ermöglicht. Sie können sich zudem am hochwertigeren Interieur mit besserer Haptik als beim Vorgängermodell erfreuen.

Lademeistern empfiehlt sich der 30 Zentimeter längere Kombi Turnier, in dessen Gepäckabteil 575 bis 1620 Liter passen. Im Dauertest überzeugte ein Focus Turnier 1.5

EcoBoost nicht nur Hobby-Spediteure, sondern auch alle, die aus Spaß an der Freude hinterm Volant der direkten Lenkung saßen. Garanten hierfür waren der kultiviert-kräftige Dreizylinder-Turbobenziner mit 150 PS, eine präzise Sechsgang-Handschtaltung und das auf Agilität getrimmte Fahrwerk, das dem Federungskomfort allerdings nicht die höchste Priorität einräumt.

Mechanisch überstand der Focus die 100000-Kilometer-Distanz tadellos. Er offenbarte jedoch auch Verarbeitungsmängel wie faltige Sitzbezüge, ungenaue Passungen oder Knarz- und Klappergeräusche. Darauf sollten Gebrauchtkäufer ebenso achten wie auf die Funktion des Sync3-Infotainment-Systems, das sich weder intuitiv bedienen lässt noch besonders flink arbeitet.

Beim Facelift Ende 2021 bekam der Focus neben einer modifizierten Front mit serienmäßigen LED-Scheinwerfern auch das verbesserte Sync4-Infotainment mit größerem Touchscreen, das aber der Basis vorenthalten blieb. Zugleich verschlankte Ford das Motorenprogramm, der vielgelobte 1.5 EcoBoost und der Zweiliter-Diesel entfielen.

Mit Einführung des Focus IV brachte Ford überarbeitete EcoBoost-Motoren mit Zylinderabschaltung, die von Zahnriemen auf Steuerkette umgestellt wurden. Die laufen bislang unauffällig, Verkokungen im Ansaugtrakt und Ölverlust sind jedoch nicht unbekannt. Ach ja: Das träge Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und die oft ruppig agierende Achtgangautomatik sind nicht die besten Alternativen zum Schaltgetriebe. *Uli Holzwarth*

Der Turnier (o.) ist 30 Zentimeter länger als der Kompakte (rechts, Faceliftmodell) und bietet bis zu 1620 Liter Ladevolumen





Arbeitsplatz im ST-Line mit abgeflachtem Lenkrad (oben). Unten: Seit 2022 ist der 1.0 EcoBoost das Standard-Triebwerk



Einzige Antriebsalternative bei den Benzinern ist seitdem der 280 PS starke 2,3-Liter-Turbo des sportlichen Focus ST



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Nach den positiven Erfahrungen aus dem Dauertest ganz klar der 1.5 EcoBoost, der real kaum mehr verbraucht als die stärker geforderten Einliter-Dreizylinder. Beim Diesel raten wir zum kultivierten und sparsamen Zweiliter-EcoBlue, der zum Facelift entfiel.

	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBlue
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	999	1497	1995
Leistung	92 (125) bei 6000	110 (150) bei 6000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	170 Nm bei 1400	240 Nm bei 1600	370 Nm bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1280/575	1369/521	1493/527
Länge x Breite x Höhe	4378 x 1825 x 1484	4378 x 1825 x 1454	4378 x 1825 x 1452
Gepäckraum	VDA 341-1320	341-1320	341-1320
Höchstgeschw.	196	210	210

Welches Modelljahr?

Das Facelift Ende 2021 ist hierfür entscheidend: Die Baujahre davor boten das umfangreichste Motorenprogramm, mit drei Hubraumgrößen bei den Benzinern und deren zwei bei den Selbstzündern. Diese Modelle verärgerten jedoch viele Besitzer mit ihrem trägen Sync3-Infotainment. Jenes wurde mit dem Facelift durch das moderne Sync4-Infotainment mit Echtzeit-Navigation und verbesserter Spracheingabe ersetzt – zugleich entfielen allerdings der vielgelobte 1.5 EcoBoost und die beiden Zweiliter-Diesels. Gebrauchtkäufer müssen also vorab entscheiden, was ihnen bei einem Ford Focus IV wichtiger ist.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis war mit allem ausgestattet, was wirklich notwendig ist. Dennoch empfehlen wir die zweite Ausstattungslinie Cool & Connect mit großem Navi, Sportsitzen, Tempomat, Parkpiepsern und Alu-Rädern. Mit der Modellpflege wurde diese Ausstattung die neue Basis, die jedoch auf Sync4 verzichtete und das alte Sync3-System weiternutzen musste. Das träge DKG und die recht ruppige Automatik verdienen keine wirkliche Empfehlung, mit der präzisen Handschaltung fährt der Focus wesentlich spaßiger und harmonischer.

Was kostet er?

Minimal 14 000 Euro sind für einen Focus 1.5 EcoBoost mit Schaltgetriebe einzukalkulieren, soll die Laufleistung maximal 70 000 km betragen. Zweiliter-Diesels mit 150 PS sind viel seltener und meist etwa 2000 Euro teurer.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.5	2.0 D	im Jahr	1.0	1.5	2.0 D
2023	–	–	–	Steuer	24,-	64,-	218,-
2022	14 956,-	18 056,-	18 901,-	Haftpflicht	547,-	475,-	547,-
2021	14 159,-	16 123,-	16 878,-	Teilkasko	539,-	384,-	539,-
2020	13 399,-	14 693,-	15 380,-	Vollkasko	773,-	672,-	773,-
2019	12 573,-	13 773,-	14 415,-	Wartung	254,-	268,-	301,-
2018	11 924,-	12 910,-	13 512,-	I/100 km	4,2 S	4,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Rost Achsteile/Auspuff
- Bremsenverschleiß
- Ölverlust an Motor/Getriebe
- Verarbeitung allgemein
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Beschädigung Motor-Kabelstrang (mit Motorausfall)
- 1.5 EcoBoost: Ölaustritt am Ölabscheider (Brandgefahr)
- Schraubenbruch Bremspedal
- Sporadisch selbsttätig öffnende Fondtüren
- Fehlerhafte Kindersicherung
- Achsschenkel vorn falsch gebohrt (Unfallgefahr)

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die vierte Generation des Focus überzeugt unter anderem mit ausgereiften Assistenzsystemen. Kehrseite des intelligenten Geschwindigkeitsassistenten: Die Bremsen an der Hinterachse nutzen sich relativ schnell ab – hier lohnt vor dem Kauf ein genauer Blick auf Beläge und Scheiben.

René Krämer

Tests in diesen Ausgaben

Focus 1.0 EcoBoost (125 PS): VT 23/19; 1.0 EcoBoost Hybrid (155 PS): VT 20/21; 1.5 EcoBoost (150 PS): VT 21/18, 11/20; Turnier 1.5 EcoBoost: DT 22/22; 2.0 EcoBlue: 12/21; ST 2.3: VT 25/19, 9/21, 7/23; ST 2.3 EB: VT 7723. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

HONDA CIVIC

ER IST TECHNISCH GRUNDSOLIDE, variabel und geräumig, der Civic in seiner neunten Generation. Gebrauchtkäufern empfiehlt er sich zudem mit hoher Zuverlässigkeit.



Das solide gefertigte Cockpit fällt ähnlich spacy aus wie die Karosserie. Die Sicht nach hinten ist ziemlich mäßig

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Allgemeiner Pflegezustand**
- **Erledigung evtl. Rückrufe**

Rückrufe:

- **Zwei Rückrufe wegen Störungen im ABS-System**
- **Zwei Rückrufe wegen Airbag-Gasgeneratoren**

Der Mut zum gestalterischen Risiko hat sich für Honda bei der neunten, von 2012 bis 2017 angebotenen Civic-Generation nicht ausgezahlt, die Verkaufszahlen blieben überschaubar. Zu futuristisch das Design, zu speziell seine zweigeteilten Instrumente, zu unübersichtlich das Heck. Doch unterschätzen sollte man den Civic (Typ FK) keineswegs. Er ist sehr solide zusammengebaut und zuverlässig, angetrieben von typischen Honda-Motoren, die zackig hochdrehen und überaus standfest sind, aber als Benziner auf Aufladung verzichten.

Schon der 100 PS starke Basismotor gibt sich drehfreudig. Mehr Druck entwickelt der rundum empfehlenswerte 1,8-Liter-Benziner, der bei 6500 Touren 142 PS liefert und häufig anzutreffen ist. Bei den Selbstzündern empfiehlt sich der 120 PS starke 1.6 i-DTEC, der ab Sommer 2015 die Euro-6-Norm erfüllte. Bei allen Aggregaten erfreut das Schaltgetriebe mit kurzen Wegen und Stummelschalthebel. Ein Fall für Sportliebhaber ist der heißblütige Type R mit 310 PS, der sich 2015 dazugesellte. Dabei bereitet schon der normale Civic ordentlich Fahrspaß, denn das straffe, leicht stöbige Fahrwerk und die präzise, direkte Lenkung sind mehr sportlich als komfortabel ausgelegt.

Interessanter für Familien ist der Civic Nummer neun als Kombi (Tourer), der in seinem um 22 Zentimeter gestreckten Heck üppige 624 bis 1668 Liter Ladevolumen birgt. Einige Modelle verfügen zudem über komfortspendende adaptive Dämpfer an der Hinterachse. Allen Varianten gemeinsam ist ein cleveres Sitzkonzept. Da der Tank unter den Vordersitzen liegt, lassen sich die Rücksitze nicht nur flach legen, sondern hochklappen wie Kinossessel. Mit der erhöhten Sitzposition muss man sich arrangieren.

Gut ausgestattet sind alle Modelle, aber erst die einst teuren Varianten Elegance und Executive warten mit Extras wie Xenon-Scheinwerfern, Fahrerassistenzsystemen, Navi und Parkpiepsern auf. Suchen Sie daher lieber nach diesen Exemplaren. Und nach solchen mit kompletter Service-Historie – der Civic wird es Ihnen mit einem langen, problemlosen Leben danken.

Michael von Maydell

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1.8 mit 142 PS ist bei Gebrauchtwagen am häufigsten zu finden. Er ist ein ausgereifter, drehfreudiger Antrieb. Kräftiger, sparsamer und seit Sommer 2015 nach Euro 6 homologiert ist der kernige 1.6 i-DTEC mit 300 Nm, der jedoch eher selten angeboten wird.

	1.4 i-VTEC	1.8 i-VTEC	1.6 i-DTEC
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1339	1799	1597
Leistung	74 (100) bei 1/min bei 6000	104 (142) bei 6500	88 (120) bei 4000
max. Drehm.	127 bei 4800	174 bei 4300	300 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1251/429	1322/398	1378/492
Länge x Breite x Höhe	4300 x 1770 x 1470	4300 x 1770 x 1470	4370 x 1770 x 1440
Gepäckraum	l/vDA 477–1378	477–1378	477–1378
Höchstgeschw.	187	215	207

Welches Modelljahr?

Die neunte Generation kam 2012 auf den Markt, erhielt im Oktober 2014 ein Facelift und wurde bis Ende 2017 produziert. Wegen des frischeren Designs, des feineren Interieurs sowie des moderneren Infotainment-Systems lohnt es sich, nach jüngeren Exemplaren Ausschau zu halten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Extras sind beim Civic konsequent in vier Ausstattungslinien verpackt. Aber keine Sorge: Selbst die feinen Elegance- und Executive-Modelle inklusive Ledersesseln und Navi sind nicht so selten. Das variable Sitzkonzept ist stets serienmäßig an Bord.

Was kostet er?

Die hohe Zuverlässigkeit hat sich offenbar herumgesprochen: Unter 12000 Euro geht nichts bei einem Civic 1.8 VTEC bis maximal 70000 km. Der geräumige Kombi Tourer kostet bei vergleichbaren Eckdaten nochmals rund 4000 mehr. Das Angebot ist jedoch sehr überschaubar.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	1.4 i	1.8 i	1.6 D	im Jahr	1.4 i	1.8 i	1.6 D
2022	–	–	–	Steuer	94,–	120,–	158,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	352,–	488,–	541,–
2020	–	–	–	Teilkasko	416,–	279,–	360,–
2019	–	–	–	Vollkasko	705,–	572,–	622,–
2018	–	–	–	Wartung	239,–	263,–	294,–
2017	11 691,–	13 875,–	14 105,–	l/100 km	5,4 S	5,8 S	3,6 D

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Schon die zehnte Generation des Civic ist heute auf dem Gebrauchtwagenmarkt – ein insgesamt solider Kompakter. Auffällig sind erhöhte Windgeräusche, Feuchtigkeit in den Rückleuchten und Einpark-Sensoren, die bei Nässe an Verlässlichkeit einbüßen.

Christian Kneitz

Tests in diesen Ausgaben

Civic 1.8 i-VTEC (Vergleichstest: 6/13), Civic 2.2 i-DTEC (Vergleichstest: 9/12, 25/12), Civic Tourer 2.2 i-DTEC (Vergleichstest: 6/14), Civic 1.6 i-DTEC (Vergleichstest: 23/14), Civic Type R (Vergleichstest: 17/15).

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

HYUNDAI i30

NO NONSENSE: Als Kompaktwagen der alten Schule zeigt der Hyundai i30 des Typs PD seit 2017, warum dieses Segment über Jahrzehnte derart beliebt war.



Cockpit mit guter Bedienbarkeit und vernünftiger Übersicht. Leider sitzt man sogar im sportlichen i30 N (unten) recht hoch

Checkpunkte:

- Ladeluftkühler (Diesel)
- Steuerkette (1.4 MPI)
- Motorlager & Schwungrad (i30 N)
- Klarlack-Abplatzer (bei weißen Lacken)
- Wartungshistorie

Rückrufe:

- Schiebedachmotor (Baujahr 2018)
- Tandempumpe (Öl & Vakuum; Bj. 2018-2020)
- Reifendruckkontrolle (Baujahre 2020-2021)

Der i30 ist ein erfrischend vielseitiger, klassischer Kompakt-Allrounder. Als Gebrauchter überzeugt er durch gute Qualität zum akzeptablen Preis. Details wie die hochwertige Verarbeitung im Cockpit, die praktischen Wartungskappen für den Ölwechsel und die ökonomische Raumausnutzung zeigen den Feinsinn seiner Entwickler.

Er ist weder SUV noch Crossover, besitzt keine extravaganten Features und bleibt in jeder Hinsicht klassisch. Doch genau das macht ihn zu einer soliden Wahl. Sein Infotainment ist modern, aber unkompliziert. Auf der Kehrseite der Medaille fehlen ihm adaptive Fahrwerke oder moderne Matrix-LED-Scheinwerfer. Die Lenkung wirkt etwas gefühllos, und das iMT-System (elektrische Kupplungssteuerung) mit dem etwas tauben Pedal erfordert Eingewöhnung.

Als Gebrauchter ist der i30 ein verlässlicher Begleiter. Der Unterboden und Karosserie sind sehr sauber verarbeitet, viele Details sind zudem schrauberfreundlich gestaltet. Dennoch gibt es typische Schwachstellen: Dieselmotelle können bei zuviel Kurzstreckenbetrieb Kondensat im Ladeluftkühler sammeln, das schlimmstenfalls angesaugt wird. Zudem sind bestimmte Baujahre von Rückrufen betroffen, etwa wegen einer fehlerhaften Öl- und Unterdruckpumpe oder defekter Reifendrucksensoren. Weiße Lackierungen neigen zu Klarlack-Ablösungen.

Die Modellvielfalt bietet für jeden Bedarf etwas: Fünftürer, Kombi oder Fastback. Facelift-Modelle ab 2020 sind etwas teurer, bieten aber Mildhybrid-Technik, die besonders im Stadtverkehr Sprit spart. Dafür wird etwas Ladehöhe geopfert, was im Kombi stramme 100 Liter weniger Volumen ausmacht.

Für Langstreckenfahrer empfiehlt sich der 1,6-Liter-Diesel mit 115 PS, der jedoch seit 2022 nicht mehr erhältlich ist. Wer es sportlich mag, greift zum i30 N mit bis zu 280 PS, sollte aber auf den Zustand der Motorlager achten.

Auf dem Gebrauchtmrkt finden sich viele i30 mit geringer Laufleistung zu fairen Preisen. Fazit: Ein solider, langlebiger Gebrauchtwagen mit wenigen echten Schwächen.

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Leider gibt's die Diesel nicht mehr neu. Die laufen sehr zuverlässig, leise und vor allem sparsam. Die 115-PS-Version gab's bis zum Schluss ohne die unnötige iMT-Komplikation. Als Benziner ist der 1.5 T-GDI der beste Allrounder, N-Modelle sind brutal-spaßig.

	1.0 T-GDI	1.5 T-GDI	1.6 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998	1482	1598
Leistung	88 (120) bei 1/min bei 6000	118 (160) bei 5500	100 (136) bei 4000
max. Drehm.	172 bei 3500	253 bei 1500	280 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1291/509	1355/485	1418/482
Länge x Breite x Höhe	4340 x 1795 x 1455	4340 x 1795 x 1455	4340 x 1795 x 1455
Gepäckraum	I/DA 395-1301	357-1263	357-1263
Höchstgeschw.	196	210	200

Welches Modelljahr?

Über das Jahr 2017 verteilt wurden alle Karosserieversionen, also Fünftürer, Kombi und der Fastback mit Schrägheck eingeführt. Ab 2019 trugen alle Versionen die Fastback-Front, 2020 kam neue Optik, iMT, Mildhybrid und neues Infotainment, 2024 nochmals ein Mini-Facelift.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wie bei fast allen asiatischen Herstellern sind Sonderausstattungen in Linien aufgeteilt. Schon die seltene Basis „Pure“ hat alles Lebensnötige an Bord, wobei die weit verbreitete Mitte „Trend“ unter anderem Sitz- und Lenkradheizung, Klimaautomatik und Smartphonespiegelung besitzt. Auch darüber finden sich günstige Exemplare.

Was kostet er?

Rund 2500 i30 der aktuellen Generation finden sich im Netz, und das unterhalb der 100 000-Kilometer-Schwelle. Bescheidene Exemplare beginnen dann bei 12 000 Euro, während sich bis 18 000 Euro im Prinzip schon fast alle Wünsche erfüllen lassen. Vergleichen Sie die Preise auch mit günstigen Jahreswagen-Angeboten.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 T-GDI	1.5 T-GDI	1.6 CRDi	im Jahr	1.0 T-GDI	1.5 T-GDI	1.6 CRDi
2023	21 456,-	21 682,-	-	Steuer	109,-	146,-	196,-
2022	18 387,-	19 526,-	-	Haftpflicht	478,-	460,-	499,-
2021	16 249,-	18 434,-	19 246,-	Teilkasko	250,-	266,-	302,-
2020	15 044,-	-	17 526,-	Vollkasko	604,-	624,-	704,-
2019	-	-	-	Wartung	245,-	277,-	285,-
2018	-	-	-	I/100 km	6,0 S	6,5 S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Fahrwerk, Verarbeitung, Preis-Leistung, Serienausstattung: Der i30 zeigt kaum Schwächen. Manchmal gibt es Probleme mit fehlerhaftem Einklemmschutz am Glasschiebedach – der entsprechende Rückruf sollte umgesetzt sein.

Dominik Ketel

Tests in diesen Ausgaben

i30 1.4 T-GDI Fastback: Vergleichstest 9/19; 1.4 T-GDI Fünftürer: VT 23/19; 1.6 CRDi Kombi: VT 2/21; i30 allgemein: Dauertest 15/22; Gebrauchtwagen-Kaufberatung 4/25.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

KIA CEED

DANK ZUVERLÄSSIGER TECHNIK und weitgehend problemloser Haltbarkeit ist der noch immer aktuelle Kia Ceed III als Gebrauchtwagen eine verlässliche Größe.



Das feine Cockpit mit guter Verarbeitung findet sich in allen Ceed-Versionen. Nur die Armlehne stört mal durch Knarzen

Checkpunkte:

- Kupplungsverschleiß, Steuerkette (bei Saugbenzinern)
- Diesel-Injektoren
- Sauberes Schaltgefühl?
- Knarzende Armlehne

Rückrufe:

- Filtersieb der kombinierten Öl- und Unterdruckpumpe (bis Baujahr 2020)
- Airbag-Steuermodul (Baujahre 2016-2019)

Standfeste Technik und Zuverlässigkeit zeichneten schon die Vorgänger des Kia Ceed aus, der seit 2018 auf Minuskel und Apostroph im Namen verzichtet. In der Qualität hat er dagegen hinzugewonnen. Als cee'd im Jahr 2006 eingeführt, boten schon die Typen ED und der JD von 2012 eine europäische Abstimmung und gefälliges Design. Generation drei, Typ CD genannt, verbindet diese Vorzüge auch noch mit einer hochwertigen Anmutung. Enge Spaltmaße, gediegene Verarbeitung und üppige Ausstattungspakete belegen dies ebenso wie der ausgereifte Fahreindruck. Wer gerne etwas höher sitzt, greift zum XCeed, wer's sportlich mag, zum ProCeed. Letzterer bietet neben dem strafferen Fahrwerk auch einen großen Kofferraum. (Ceed: 356, SW: 625, ProCeed: 594, XCeed: 426 Liter).

Hinsichtlich Cockpit und Antriebstechnik, aber auch bei der guten Rostvorsorge und der höchstens durchschnittlichen Übersichtlichkeit, gibt es praktisch keine Unterschiede zwischen den vier Geschwistern. Die tragen, nur bis Sommer 2019 angebotenen Basis-Sauger sind selten, während die meisten Ceed den 1,4-Liter-Turbo mit 140 PS (seit 2021 ein 1,5-Liter mit 160 PS), bzw. den 1,6-Liter-Diesel mit 116 oder 136 PS nutzen. Diese Motoren sind ebenso haltbar wie empfehlenswert. Dazu gibt es noch den emsigen Einliter-Dreizylinder, der zwar für Kurzstrecken ausreicht, aber keine großen Sparvorteile bringt. Kräftiger: der Plug-In-Benzinhybrid und schließlich der 1,6-Liter-Turbo mit bis zu 204 PS. Seit Sommer 2020 verfügen handgeschaltete Exemplare über eine elektronisch betätigte Kupplung, die jedoch ganz konventionell zu bedienen ist.

Wie schon beim Vorgänger gibt es für Gebrauchtkäufer keine großen Krisenherde zu prüfen. Im Gegenteil: Die leichte Rostneigung des JD ist dem CD fremd. Selten kommt es beim Schaltgetriebe zu Schäden im Schaltmechanismus. Mögliche Reparaturen wären allerdings noch mindestens bis 2025 von der Herstellergarantier abgedeckt, die ansonsten selten benötigt wird. Einziger Mini-Mäkelpunkt: Die knarzende Mittelarmlehne. *Andreas Jüngling*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Abgesehen von vereinzelt Steuerkettenränger beim Basis-Saugbenziner (unsauber verbaut) gibt es bei keinem Motor Mängelschwerpunkte. Erlaubt ist, was gefällt, wobei die goldene Mitte (Benziner mit 140 bis 160 PS) am häufigsten vorkommt. Diesel gern mit 136 PS.

	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998 cm ³	1353	1598
Leistung	88 (120) kW (PS) bei 1/min bei 6000	103 (140) bei 6000	100 (136) bei 4000
max. Drehm.	171 Nm bei 1500	242 bei 1500	280 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1279/541 kg	1333/487	1388/492
Länge x Breite x Höhe	4325 x 1800 x 1442 mm	4325 x 1800 x 1442	4310 x 1800 x 1442
Gepäckraum	1/VD A	395-1291	395-1291
Höchstgeschw.	190 km/h	210	200

Welches Modelljahr?

Das spielt kaum eine Rolle. Die lange Garantie bewirkt, dass viele Ceed noch immer vom Hersteller geschützt sind. Das sorgt für meist vorbildliche Wartungsmoral – wiederum ein gutes Kaufargument für ältere Ceed.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Attract und die Top-Linie Platinum sind am seltensten zu finden. Viele Neukäufer schlugen in der reichhaltig ausgestatteten Mitte der Linienauswahl zu. Hier glänzt der Spirit mit serienmäßiger Fahrassistenz, die in vielen Edition 7 und Vision aber als Option an Bord ist. Extras sind bei Kia ansonsten Paketsache.

Was kostet er?

Der Ceed ist günstig, aber nicht billig. Gute Exemplare mit kleineren Motoren beginnen bei 12500 bis 14000 Euro, während der beliebte 1.4 T-GDI erst ab 16000 Euro zu finden ist – alles jeweils mit höchstens 100000 Kilometern. Diesel, mehr Ausstattung und das Kombiheck kosten jeweils meist um die 2000 Euro mehr. XCeed und ProCeed liegen oft deutlich darüber.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDi	im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDi
2023	18 724,-	–	20 705,-	Steuer	60,-	98,-	170,-
2022	17 723,-	–	18 488,-	Haftpflicht	488,-	468,-	486,-
2021	16 757,-	16 665,-	16 672,-	Teilkasko	235,-	249,-	339,-
2020	14 885,-	15 773,-	14 672,-	Vollkasko	660,-	659,-	790,-
2019	14 065,-	14 062,-	13 564,-	Wartung	228,-	262,-	277,-
2018	12 590,-	12 955,-	12 671,-	l/100 km	4,9 S	5,7 S	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Ceed zeigt sich solide und unauffällig. Wo beim Vorgänger noch manchmal Probleme mit der Steuerkette auftraten, scheint die aktuelle Generation hier stark verbessert. *Jörg Hegel*

Tests in diesen Ausgaben

1.4 T-GDI: FB 14/18; 1.4 T-GDI SW: FB 25/18; ProCeed GT: FB 6/19; 1.6 CRDi: VT 19/18, 22/18; Motorenvergleich: 8/19; XCeed Plug-In-Hybrid: FB 15/19; Gebrauchtkaufberatung Ceed: 5/23.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MAZDA 3

FAHRFREUDE UND ZUVERLÄSSIGKEIT kennzeichnen den Mazda 3. Verantwortlich zeichnen hierfür die sportliche Fahrwerksabstimmung und klassische Saugmotoren.



Das Cockpit ist übersichtlich, wirkt aber erst nach dem Facelift hochwertig. Die Benzinern kommen gut ohne Turbo aus

Eine gute Alternative zu weiter verbreiteten Kompaktmodellen ist der Mazda 3, und zwar nicht erst seit gestern. Neben der ansehnlichen Karosserie und einem bewusst agilen Handling zählen intelligenter Leichtbau, die umfangreiche Ausstattung und eine spezielle Motorentechnik zu den Besonderheiten des Japaners. Wie der Mazda 6 und die beliebten SUV wird auch der 3 der dritten Generation (gebaut ab Herbst 2013 bis Frühjahr 2019) von Vierzylinder-Benzinern mit hoher Verdichtung angetrieben, die noch ohne Turboaufladung auskommen. Die Motoren mit 1,5 und zwei Litern Hubraum möchten zur flotten Fahrt gedreht werden – gewöhnungsbedürftig, aber durchaus Spaßig.

Der 2,2 Liter große Turbodiesel (150 PS, 380 Nm, Euro 6) arbeitet laufruhig und erfreut mit kräftigem Antritt, ist aber von Rückrufen betroffen. Die Schaltgetriebe sollten knackig flutschen. Tun sie das nicht, kann ein Getriebeölwechsel helfen.

Zum schicken Auftritt des 4,47 Meter langen Viertürers passt das tendenziell straffe Fahrwerk, das eher der Fahrdynamik als dem Komfort zugutekommt. Auf schlechten Straßen kann es daher schon mal rumpeln, während die Lenkung direkt und präzise arbeitet, ohne mit Nervosität zu stören.

Innen nimmt man auf bequemen Sitzen Platz und hat kaum Gründe, sich über Mangel an Raum zu beschweren. Selbst jener fürs Gepäck fällt mit 364 bis 1263 Litern standesgemäß aus. Mehr Volumen offeriert nur die eher seltene, 4,59 Meter lange Stufenheck-Variante (419 Liter), einen Kombi gibt's nicht.

Nachteile des grundsätzlich gut ausgestatteten und leicht bedienbaren Fronttrieblers sind seine mäßige Übersicht und sein teils wenig hochwertiges Interieur. Feine Kunststoffe sind Mangelware, die A-Säule neigt zum Knarzen, und Lederlenkrad sowie Schaltsack weisen schnell Abnutzungsspuren auf. Immerhin traten die entsprechend etwas teureren Facelift-Modelle (ab Februar 2017) deutlich hochwertiger auf – das lohnt sich. Rost findet sich übrigens nur noch selten am Unterboden – das war beim Mazda 3 auch mal anders.

Michael von Maydell

Checkpunkte:

- Zustand Innenraum
- Beschlagene Scheinwerfer?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Motorsteuerung (nur Diesel)
- Tank/Kraftstoffrücklauf
- Rostige Heckklappen-dämpfer
- Ausfall Scheibenwischer
- Software Notbrems-assistent

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1,5-Liter-Basismotor mit 100 PS ist seltener zu finden als der 2,0 mit 120 PS. Das ebenfalls zwei Liter große, Topmodell mit 165 PS macht Laune, drehfreudig sind alle Benzinern. Angenehm: die sparsamen und sehr kultiviert laufenden Euro-6-Dieseln mit 105 oder 150 PS.

	G 120	G 165	D 150
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	1998	2191
Leistung	88 (120)	121 (165)	110 (150)
	bei 6000	bei 6000	bei 4500
max. Drehm.	210 bei 4000	210 bei 4000	380 bei 1800
Leergewicht/Zuladung	1280/535	1305/510	1395/515
Länge x Breite	4470 x 1795	4470 x 1795	4470 x 1795
x Höhe	x 1465	x 1465	x 1465
Gepäckraum	I/VDA 364–1263	364–1263	364–1263
Höchstgeschw.	195	210	210

Welches Modelljahr?

Facelifts fallen rein optisch bei Mazda meist eher dezent aus. Und doch lohnt der Griff zu einem Baujahr ab Februar 2017, als Mazda eine wahre Qualitätsoffensive in Sachen Materialqualität durchlief. Das passt deshalb gut zum 3er, weil er ohnehin zu den Genießertypen im Kompaktsegment gehört – wenn schon, denn schon.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Unter den vier Ausstattungsvarianten (Prime-Line, Center-Line, Exclusive-Line, Sports-Line) hat schon die zweite alles Wichtige an Bord. Xenon-Scheinwerfer oder Assistenzsysteme sind Teil von Zusatzpaketen. Entsprechend häufig ist diese auch auf dem Gebrauchtmarkt zu finden.

Was kostet er?

Der 2019 lancierte, optisch polarisierendere Nachfolger, hat die hier gezeigte dritte Generation spürbar im Wert gedrückt. So starten die Preise für einen gut ausgestatteten G-120 Facelift unter 100 000 km schon bei gut 12 000 Euro. Nicht übel für einen so feinen Wagen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	G 120	G 165	D 150	im Jahr	G 120	G 165	D 150
2023	–	–	–	Steuer	88,–	120,–	233,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	582,–	553,–	602,–
2021	–	–	–	Teilkasko	259,–	310,–	460,–
2020	–	–	–	Vollkasko	638,–	729,–	831,–
2019	16 524,–	18 033,–	14 409,–	Wartung	229,–	251,–	274,–
2018	14 228,–	15 511,–	13 306,–	I/100 km	5,1 S	5,8 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Mazda 3 ist sehr wertstabil und zuverlässig. Schwächen zeigt er allenfalls darin, dass die Bremse an der Hinterachse fest wird und quietscht oder durch einzelne Funktionsfehler im Navigationssystem.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

Mazda 3 G 120: Vergleichstest 21/13, 22/13; Mazda 3 G 165: Vergleichstest 15/13, 8/14, 1/15; Mazda 3 D 150: Vergleichstest 22/15; alle Mazda 3-Modelle: Kaufberatung 9/15, 5/17.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MERCEDES A-KLASSE

GEDIEGENES FAHREN auch im kompakten Mercedes: Die Baureihe W 177, seit 2018 auf dem Markt, macht als Fünftürer und Limousine einen hochwertigen Eindruck.

Premium in der Kompaktklasse – muss das sein? Nicht zwingend, doch die A-Klasse mit ihren Quermotor-Geschwistern verdeutlicht schon auf den ersten Metern, wo die einst hohen Neupreise hinflossen. Das Türschließgeräusch, der Sitzkomfort und der Abrollkomfort lassen bereits auf den ersten Metern erkennen: Wir fahren Mercedes. Dieser Eindruck wird durch den leisen Motor, die intuitive Bedienung und die hochwertigen Elektronikfeatures verstärkt. Das Beste ist jedoch: Auf dem Gebrauchtmart nähern sich die einst hohen Preise dem Durchschnitt an.

Und das muss nicht zwingend mit einem verlebten Zustand einhergehen. In Sachen Materialgüte ist auch der A nämlich ein echter Mercedes. Meistens zeigen Gebrauchtexemplare nur minimale Abnutzungsspuren, wie

ein speckig glänzendes Lederlenkrad oder Kratzer an der Unterbodenverkleidung. Letzteres ist der geringen Bodenfreiheit geschuldet, die zusammen mit dem recht weichen Fahrwerk oft für ungewollte Aufsetzer sorgen.

Der frische Auftritt der A-Klasse wird durch das recht futuristische Design und die clevere MBUX-Bedienarchitektur unterstützt. Ausstattungsmerkmale wie LED-Multibeam-Licht, Adaptivfahrwerk und kräftige Motoren machen die A-Klasse zu einem Technik-Leckerbissen. Außerdem besitzen gut ausgestattete Exemplare eines der besten Head-Up-Displays auf dem Markt. Umgekehrt wirkt die A-Klasse mit der Basisausstattung, etwa mit Radkappen und dem kleinen Siebenzoll-Instrumentendisplay, gleich weniger attraktiv. Geschickte Käufer greifen zur goldenen Mitte.

Dann ist kein teurer Überschlag an Bord, die feinen Technikfeatures aber schon.

Die Kraftübertragung der A-Klasse bereitet bisher kaum Probleme. Sowohl die Schalt- als auch die Sieben- und Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe sind sauber abgestimmt und zuverlässig. Besonders gefallen zudem die angenehme Federungsabstimmung und eine direkte Lenkung, die für ein souveränes Fahrgefühl sorgt.

Die Karosserie der A-Klasse zeichnen Rostbeständigkeit und die gute Verarbeitungsqualität aus. Wind- und Fahrgeräusche werden effektiv unterdrückt, Klappern und Knarzen sind nicht vorhanden. Dafür insgesamt 29 Rückrufe, die vom KBA größtenteils überwacht werden, aber häufig nur kleinere Chargen betreffen.

Andreas Jüngling

Windschlüpfig:
Mit $c_W=0,25$
(Fünftürer)
und $0,22$ (Limousine) war die A-Klasse eine Zeit lang Aerodynamik-Weltmeister





Materialgüte, die sich sehen (und fühlen) lassen kann. Bedienbarkeit und Ergonomie sind trotz spaciger Optik top



Unauffällig: Der kleine Benzi-ner M 282 läuft leise und gilt als problemarm. Auffällig: Der 421 PS starke AMG A45 S



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der mit Renault-Nissan entwickelte 1,3-Liter-Vierzylinder ist technisch eine feine Sache, stark genug, sparsam und leise. Die Zweiliter gehen kräftig zur Sache. Die Diesel (die 1,5-Liter-Version stammt von Renault) sind Sparkönige, wollen aber gut behandelt werden.

	A 180	A 250 e	A 200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4 + E	Reihe/4
Hubraum	1332	1332	1950
Leistung	100 (136) bei 5500	160 (218) bei 5500	110 (150) bei 3400
max. Drehm.	200 bei 1460	450	320 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	1350/515	1675/480	1490/505
Länge x Breite x Höhe	4419 x 1796 x 1440	4419 x 1796 x 1440	4419 x 1796 x 1440
Gepäckraum	370-1210	310-1125	355-1185
Höchstgeschw.	215	235	220

Welches Modelljahr?

Bunt gemischte Rückrufe ziehen sich über alle Baujahre. Technisch gibt's keine Unterschiede bis zum Facelift 2022, als sämtliche Motoren auf Mildhybrid-Systeme umgestellt wurden. Schaltgetriebe sind seitdem nicht mehr erhältlich. Das Touchpad in der Mittelkonsole wurde weggelassen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Weil fast alle Optionen als Einzelextras gebucht werden können, gibt es eine große Spreizung an Ausstattungen - wie immer bei Mercedes. Der Verzicht auf Breitbild-Kombiinstrument oder Lederlenkrad senkt zwar die Preise, schmälert jedoch den Werterhalt, zumal ohnehin viele gut ausgestattete Exemplare auf dem Gebrauchtmotor stehen. Wir raten zur goldenen Mitte, gern mit Head-Up-Display und Verstellfahrwerk, nicht aber zu den Sportsitzen mit unbequemer Integrialkopfstütze.

Was kostet er?

Die Auswahl an A-Inserten ist sehr groß. Über 6000 Stück finden sich mit zivilen Laufleistungen. Die günstigsten mit karger Ausstattung und knapp unter 100 000 Kilometern gibt's ab 16 500 Euro, Luxus und mehr Leistung ab 21 000 Euro. Die recht seltenen Stufenheck-Limousinen sind oft günstiger als Fünftürer und erst recht als der sehr eng verwandte CLA, der sich nur in Ausstattungsdetails und der flacheren Dachlinie nebst Rahmenloser Seitenscheiben von der A-Limousine unterscheidet.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	A 180	A 250 e	A 200 d	im Jahr	A 180	A 250 e	A 200 d
2023	-	29 485,-	26 366,-	Steuer	92,-	28,-	214,-
2022	22 319,-	25 882,-	23 541,-	Haftpflicht	557,-	523,-	512,-
2021	21 134,-	24 520,-	21 822,-	Teilkasko	274,-	376,-	539,-
2020	20 006,-	23 207,-	20 484,-	Vollkasko	708,-	896,-	889,-
2019	18 973,-	22 014,-	19 152,-	Wartung	261,-	314,-	338,-
2018	18 033,-	-	-	I/100 km	5,5 S	0,9 S	4,0 D

Quelle: DAT; ¹⁾ Händlereinkaufspreise; ²⁾ + 14,8 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Ölverlust am Automatikgetriebe?
- Frontschürze kratzerfrei?
- Zustand Bremsleitungen
- MBUX-Software aktuell?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Das KBA verzeichnet für die Baureihe W177 zahllose Rückrufe, darunter u. a. Fernlichtassistent, Fahrerairbag, Isofix-Halterung, ABS, Notrufkommunikation, Anhängervorrichtung, DKG, Klimaanlage, Ölleitung Turbolader (1.3), Crash-Pyrosicherung

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die A-Klasse bietet gewohnt gute Mercedes-Qualität. Kleinere Schwachstellen wurden überwiegend mit Rückrufaktionen abgestellt. Leichtes Ruckeln beim Automatikgetriebe kann sehr oft durch ein Software-Update beim Händler behoben werden - am besten bei der Probefahrt darauf achten.

Daniel Schmitz

Tests in diesen Ausgaben

A-Klasse allgem.: Gebrauchtkaufberatung 06/24; A 200: Vergleichstest 22/18, 14/19; A 200 d: VT 21/19; A 200 d Limousine: VT 3/20; A 220 d: VT 24/19; A 250 e: VT 14/22; AMG A45 S: Fahrbericht 17/19.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

OPEL ASTRA

EINER DER LETZTEN OPEL mit GM-Technik war der Astra K. Er hat zwar ein paar Macken, mit dem richtigen Motor bietet der Kompakte aber viel Auto fürs Geld.

Auch mit der von 2015 bis 2021 gebauten fünften Astra-Generation (Typ K) gelang es Opel nicht, dem VW Golf als ewigem Platzhirsch in der Kompaktklasse den Rang streitig zu machen. Dennoch ist der letzte auf einer GM-Plattform entwickelte Astra, den es als Fünftürer und Kombi gab, eine interessante Alternative für Gebrauchtkäufer.

Denn der Astra K hatte im Vergleich zum Vorgänger deutlich abgespeckt, je nach Modell zwischen 120 und 200 Kilogramm, und hatte so klar an Agilität gewonnen. Er bietet genug Platz für vier Personen, auch Ablagen gibt es ausreichend. Der gut nutzbare und variable Kofferraum fasst bei der Limousine 370 Liter, im Sports Tourer 540 bis 1630 Liter.

Neben den weitverbreiteten und sehr sparsamen Dieselmotoren mit 1,5 und 1,6 Litern

Hubraum rücken die Benziner mittlerweile verstärkt in den Fokus. Ab dem Facelift 2019 bildete ein neuer Dreizylinder-Otto (eine späte Opel-Eigenentwicklung) die Basis. In den Internet-Foren häufen sich Berichte über frühe Motorschäden aufgrund eines zu hohen Axialspiels der Kurbelwelle – daher lieber den solideren 1,4-Liter-Turbobenziner mit 125 oder 150 PS aus den Vor-Facelift-Modellen nehmen! Der 1,6-Liter-Turbo gibt zwar mehr Leistung ab, nämlich 200 PS, nimmt sich aber auch mehr Kraftstoff, und zwar Super Plus.

Wie bei vielen modernen Direkteinspritzer-Benzinern und Dieselmotoren ist auch der Astra K als Gebraucher nicht frei von typischen Problemen. Je nach Fahrprofil des Vorbesitzers können bei den Selbstzündern die Injektoren, der Dieselpartikelfilter, die Abgas-

rückführung oder das Zweimassenschwungrad Ärger machen. Die Turbo-Benziner haben vereinzelt mit Verkokungen im Ansaugtrakt zu kämpfen.

Fast alle Motoren sind mit dem M32-Sechsgangschaltgetriebe verkoppelt, das nach vielen Überarbeitungen haltbar sein soll. Schwer einzulegende oder herauspringende Gänge sowie ungewöhnliche Geräusche sind aber Grund, die Finger von dem Auto zu lassen.

Bei einer Probefahrt ist auf Elektronikausfälle, speziell von Assistenzsystemen, zu achten. Rost ist bei Auspuff und Achskomponenten ein Thema, selten aber an der Karosserie. Bei der HU fällt der an sich solide Astra K allerdings mit Ölverlust am Antrieb, Defekten an der Beleuchtung und verschlissenen Bremsen negativ auf.

Jörn Thomas/sw

Im Vergleich zum moppeligen Vorgänger speckte der Astra K deutlich ab, er fühlt sich daher spürbar agiler an





Der Sports Tourer kam Ende 2015 und erstreckt sich auf 4,70 Meter Länge. In den Laderraum passen gute 540 bis 1630 Liter Gepäck



Die robusten Vierzylinder-Turbomotoren bieten angenehmen Vortrieb. Der Kofferraum hat eine hohe Ladekante



Checkpunkte:

- Funktion der Klimaanlage
- Funktion Infotainment/Elektronik/Assistenzsysteme
- Getriebeauffälligkeiten?
- Ölverlust Motor/Getriebe
- Bremsen und Beleuchtung
- Steuerkette beim 1.6 CDTi

Rückrufe:

- Leck an Turbolader-Ölleitung
- Rückenlehne der Vordersitze: fehlerhafte Verschweißung
- Tausch Airbagsteuergerät
- Gasgenerator Fahrerairbag

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die 1,4-Liter-Turbobenziner (125 und 150 PS) sind ausreichend stark und sparsam und deshalb erste Wahl. Der 1,0-Liter-Turbo scheint zuverlässiger zu laufen als der spätere 1,2-Liter. Die Diesel erfüllen ab Mitte 2018 Euro-6d-TEMP; unser Tipp ist der 1.6 D mit 110 oder 136 PS.

	1.0 DI Turbo	1.4 DI Turbo	1.6 Diesel
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1399	1598
Leistung	77 (105) bei 5500	110 (150) bei 5000	81 (110) bei 3500
max. Drehm.	170 bei 1800	245 bei 2000	300 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1273/507	1278/542	1360/505
Länge x Breite x Höhe	4370 x 1809 x 1485	4370 x 1809 x 1485	4370 x 1809 x 1485
Gepäckraum	VDA 370-1210	370-1210	370-1210
Höchstgeschw.	195	215	195

Welches Modelljahr?

Nun, da zunehmend Exemplare des 2022 eingeführten Astra-Nachfolgers auf der PSA-Plattform gebraucht zu haben sind, sinken die Preise für den Astra K mit GM-Technik. Da im Facelift-Modell (ab 2019) der problematische 1,2-Liter-Dreizylinderturbo verbaut wurde, raten wir bei den Benzinern klar zum Vor-Facelift mit den standfesteren 1,0- und 1,4-Liter-Turbos. Auch die Vierzylinder-Diesel im Astra vor der Überarbeitung überzeugen uns mehr als die Dreizylinder-Selbstzünder ab Mitte 2019.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Besonders empfehlenswert ist die Variante „Edition“, sie bietet alles Notwendige. Mit „Innovation“ kommen eine schickere Optik und Assistenten für Verkehrszeichenerkennung und Spurhaltung hinzu. Die „GS Line“ im Faceliftmodell liefert einen Hauch Dynamik. Navi-Pakete vervollständigen das Infotainment nach Wunsch. Generell bot Opel eine Vielzahl von Ausstattungslinien und Paketen, die sich zum Teil miteinander kombinieren ließen.

Was kostet er?

Einen Astra K Sports Tourer als Vor-Facelift-Modell mit 136-PS-Diesel gibt es ab rund 12000 Euro, wenn die Laufleistung unterhalb von 80000 Kilometern liegen soll. Ein Fünftürer bis 60000 Kilometer mit 1,4-Liter-Turbomotor, 125 PS und „Edition“-Ausstattung startet bei etwa 11000 Euro, der stärkere 150-PS-Benziner als gehobener „Innovation“ bei circa 14000 Euro. Der 1,0-Liter-Turbo ist gebraucht kaum günstiger als die Vierzylinder-Ottos, punktet aber oft mit geringeren Laufleistungen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 T	1.4 T	1.6 D	im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 D
2023	-	-	-	Steuer	34,-	94,-	156,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	617,-	513,-	586,-
2021	-	-	-	Teilkasko	227,-	265,-	337,-
2020	-	-	-	Vollkasko	679,-	713,-	759,-
2019	10 815,-	11 032,-	11 345,-	Wartung	221,-	249,-	268,-
2018	9986,-	10 330,-	10 287,-	/100 km	4,4 S	5,5 S	3,7 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die letzte Astra-Baureihe ist in der Kompaktklasse nicht umsonst so beliebt wie ihre Vorgänger. Käufer sollten vor allem beim 1,6-Liter-Diesel genau hinhören, Kettengeräusche sind hier nicht selten.
Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

Astra 1.0 DI Turbo: Test 21/15, Vergleichstest 1/16; Astra Sports Tourer 1.6 BiTurbo CDTi: VT 9/16; Astra Sports Tourer 1.6 CDTi: VT 22/16; Astra 1.4 DI Turbo (125 PS): VT 5/17; Astra Sports Tourer 1.4 DI Turbo (150 PS): VT 3/18; Astra 1.2 DI Turbo: VT 23/19.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

PEUGEOT 308

DER GOLF-RIVALE AUS FRANKREICH setzt in zweiter Generation auf Individualität und ein gutes Platzangebot. Was bietet er sonst noch als Gebrauchtwagen?

Die zweite Generation des 308 wurde von Ende 2013 bis 2021 produziert und erhielt trotz Beibehaltung der Modellbezeichnung eine völlig neue Plattform (EMP2). Im Vergleich zum Vorgänger präsentiert sich der 308 des Typs T9 dynamischer und bietet trotz geringfügig kompakterer Abmessungen identische Innenraummaße.

Mit dem Generationswechsel entfielen Cabrio (CC), Dreitürer und die Siebensitzeroption beim Kombi. Letzterer profitierte von einer leicht gewachsenen Länge und einem größeren Radstand, wodurch insbesondere im Fond mehr Platz als im normalen Fünftürer zur Verfügung steht. Das Kofferraumvolumen beträgt 420 bis 1228 Liter in der Kompaktversion und beeindruckende 610 bis 1660 Liter im Kombi. Die Benzinmotorenpalette reicht vom recht

trägen Dreizylinder-Saugmotor mit 82 PS über den Vierzylinder-Turbo mit 156 PS bis hin zum GTi mit 270 PS. Bei den Dieselmotoren standen Einheiten mit 1,6 Litern Hubraum (92 bis 120 PS) sowie zwei Liter große Aggregate (150 bis 181 PS) zur Wahl.

Alle Dieselmotelle mit der Bezeichnung „Blue“ erfüllen die Euro-6-Norm und gelten als bevorzugte Wahl, da sie selten Probleme bereiten. Der 1,6-Liter-Benziner kann hingegen mit seiner unterdimensionierten Steuerkette hohe Reparaturkosten verursachen. Besonders wichtig ist bei den Dreizylinder-Motoren die korrekte Ölspezifikation, da der im Öl laufende Zahnriemen angegriffen werden kann. Dadurch kommt es zu Verstopfungen der Öl- und Vakuumpumpe und somit im schlimmsten Fall zum Motorschaden. Das verkürzte

Wechselintervall muss hier zwingend befolgt werden! Gewöhnungsbedürftig ist das Cockpit-Layout mit hochgesetztem Kombiinstrument und einem nur mäßig intuitiv bedienbaren Touchscreen. Zum Ausgleich gibt es hochwertige Materialien und eine saubere Verarbeitung. Lediglich im unteren Bereich kommt viel Hartplastik zum Einsatz.

Sechs Airbags und ESP waren serienmäßig, doch zu Beginn war das Angebot an Assistenzsystemen begrenzt. 2013 erhielt der 308 fünf Sterne im Euro-NCAP-Crashtest. Mit dem Facelift von 2017 wurden zusätzliche Sicherheits-Extras aus 3008 und 5008 übernommen. Ein Tipp für Komfortliebhaber: Die schicken 18-Zoll-Alus mit Niederquerschnittsreifen beeinträchtigen die sanfte Federung des 308 erheblich.

Stefan Cerchez

Den potenten GTi (oben) gab's optional mit farblich abgesetztem Hinterteil. 2017 kam das Facelift für alle 308





Das Kombiinstrument überm Mini-Lenkrad irritieren, die nette Materialauswahl stimmt dagegen versöhnlich



Der Kofferraum des Kombis SW fasst enorme 610-1660 Liter. Seine Lehnen sind ferntriegelbar, und es gibt mittig eine Durchlademöglichkeit



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Nicht alle Motoren erfüllen die Euro-6-Norm. Spielt das eine Rolle, greifen Sie zum Benziner mit 110 bzw. 130 PS oder zum GT/GTi oder zu einem Diesel mit „Blue“ im Namen. Um mit einem problemlosen Antrieb unterwegs zu sein, sollten Benzinerfahrer einen Vierzylinder wählen.

	PureTech 130	BlueHDi 120	BlueHDi 150
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1199	1560	1997
Leistung	96 (130)	88 (120)	110 (150)
bei 1/min	bei 5500	bei 3500	bei 4000
max. Drehm.	230 bei 1750	300 bei 1750	370 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1370/380	1255/555	1365/505
Länge x Breite	4253 x 1804	4253 x 1804	4253 x 1804
x Höhe	x 1457	x 1457	x 1457
Gepäckraum	I/VDA	420-1228	420-1228
Höchstgeschw.	207	189	213

Welches Modelljahr?

Die Diesel HDi 92 und e-HDi 115 (bis 2015) erfüllen nur Euro 5, scheiden bei Fahrverböten also aus. Zum Facelift 2017 gab's neben optischen Änderungen, serienmäßigem LED-Tagfahrlicht und einem sensibleren Touchscreen vor allem neue Assistenzsysteme. Außerdem verfügten die Dreizylinder-Benziner seither über einen Otto-Partikelfilter, bei den Dieselmotoren steckt die Adblue-Einfüllöffnung nun hinter dem Tankdeckel.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Das Extra-Angebot des 308 ist durchwachsen. Positiv: Tempomat, Audio- und Klimaanlage sind beim 308 bereits in der Basis Access an Bord. Ab Active ist der 9,7-Zoll-Touchscreen als zentrales Anzeige- und Bedienelement dabei, ebenso eine Zweizonen-Klimaautomatik und Parksensoren hinten. Ab Jahrgang 2017 lohnt die Suche nach Exemplaren mit Assistenzsystemen. Negativ: Moderne Annehmlichkeiten wie Apple CarPlay oder Android Auto müssen nachgerüstet werden.

Was kostet er?

Wer unterhalb von 100 000 Kilometern sucht, findet inzwischen nur noch knapp 700 Exemplare des 308, die meisten davon mit dem kritischen Dreizylinder mit Nass-Zahnriemen. Hier geht die Reise schon bei rund 6000 Euro los. Ein Diesel-Kombi mit ein paar Extras kostet dann bereits ab 9000 Euro. Um 15 000 Euro pendeln sich junge Baujahre, niedrige Kilometerstände und umfangreiche Ausstattungen ein. Mehr sollte man nicht zahlen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 130	HDi 120	HDi 150	im Jahr	PT 130	HDi 120	HDi 150
2023	-	-	-	Steuer	48,-	158,-	204,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	546,-	591,-	583,-
2021	14 501,-	-	-	Teilkasko	285,-	387,-	436,-
2020	13 198,-	-	-	Vollkasko	790,-	904,-	913,-
2019	12 064,-	-	-	Wartung	221,-	262,-	287,-
2018	10 704,-	12 286,-	12 624,-	I/100 km	4,6 S	3,8 D	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der 308 der zweiten Generation ist ein im Wesentlichen verlässlicher Kompakter. Genauer hinschauen sollte man in Sachen Ölverlust – hier werden einige Exemplare auffällig.
Stefan Lenz

Checkpunkte:

- Zahnriemen (1.2)
- Wartungshistorie (1.2)
- Steuerkette (1.6)
- Kupplungsbetätigung
- Motorölverlust

Rückrufe:

- Zahnriemen (alle 1.2)
- Verschraubung Turbolader
- Kupplungsgeberzylinder (bis Baujahr 2017)

Tests in diesen Ausgaben

308 e-HDi 115: Vergleichstest 23/14; 308 125 THP: VT 9/13 und 21/13; 308 BlueHDi 120: Kurztest 13/14, VT 2/16 und 8/16; 308 SW BlueHDi 150: Dauertest 23/17; Gebrauchterberatung 308: 8/23.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

RENAULT MÉGANE

IM LETZTEN JAHR endete die Produktion der vierten Mégane-Generation für Europa. Trotz einiger Schwachstellen gilt der Franzose als zuverlässig und recht solide.

Von 2016 bis 2024 lief der Mégane IV vom Band – der letzte mit Verbrennern unter der Haube. Renaults Kompaktbaureihe setzte jene Tradition fort, welche die Marke Mitte der 1970er-Jahre mit dem R14 begründete und dann unter anderem mit dem R19 fortsetzte. Obwohl später Qualitätsprobleme und erstarkte Konkurrenten Renault unter Druck setzten, verstanden es die Franzosen, ihren Kompakten durch stilistische oder technische Features im Gespräch zu halten.

So auch bei Generation IV, die als Novum unter anderem mit dem Infotainment- und Bediensystem namens R-Link aufwartete. Es basiert auf einem Touchscreen im Quer- oder Hochformat, der verschiedene Funktions- und Bedienebenen auf sich vereint. Und häufig Kritik für ihr träges Ansprechen und die un-

übersichtliche Menüführung erntet. Tipp: Bei Gebrauchtwagen lieber Modelle mit dem kleineren Sieben-Zoll-Bildschirm im Querformat wählen. Erst mit dem Facelift im Sommer 2020 hielt das besser bedienbare Easy-Link-Infotainment Einzug im Mégane.

Das Motorenangebot der vierten Modellgeneration (alle erfüllen Euro 6b oder besser) reichte bei den Benzinern ursprünglich von 100 bis 205 PS (GT); ab 2018 ergänzten die 280 PS (später 300 PS) starken Sportversionen R.S. und R.S. Trophy das Angebot. Das Selbstzünder-Portfolio umfasste zunächst vier dCi-Aggregate mit 90 bis 163 PS, von denen 2018 nur noch zwei Blue dCi (115/150 PS) mit SCR-Katalysator übrig blieben. Als Alternative zum Sechsgang-Schaltgetriebe – nicht immer ein Muster für Haltbarkeit – stehen für die stär-

keren Motoren auch Doppelkupplungsgetriebe (EDC) zur Wahl, wobei Letztere ebenfalls für Ärger sorgen können. Ab Mitte 2020 war die gut 160 PS starke PHEV-Variante lieferbar.

Typische Schwächen konzentrieren sich beim Mégane IV vor allem auf den bis Mitte 2018 angebotenen 1,2-Liter-Benziner, der viel Stresspotenzial bietet: Steuerkette, Ruckeln und Verkokungen. Empfehlung: Der 2018 nachfolgende 1,3-Liter macht viel weniger Probleme. Hier sind nur der Keilrippenriemen und die Hydrostößel (Klappern bei kaltem Motor?) auffällig. Die Diesel laufen meist solide, sofern man vom doppelt aufgeladenen dCi 165 die Finger lässt. Kritisch ist allerdings der heftig gammelnde vordere Hilfsrahmen, der schon nach fünf Jahren Durchrostungen aufweisen kann – prüfen! *Stefan Cerchez*

Gefällige Erscheinung: Der Mégane IV kann sich sowohl als Grandtour (oben rechts) als auch im Kompaktformat sehen lassen





Interieur mit teildigitalen Anzeigen und Touch-Bedienung. Sowohl Serien- als auch Optionssitze (Bild) überzeugen



Das große R-Link-Infotainment schwächelt bei der Bedienung. Der mittlere Benziner (TCe 130/140) ist so etwas wie der Allround-Tipp



Checkpunkte:

- Rost an Hilfsrahmen vorn?
- Bremsen: Rost/Verschleiß
- Sechsgang-Handschaltung und Siebengang-EDC: Funktion okay/keine Geräusche?
- Verschleiß von Koppelstangen, Spurstangenköpfen und Radführungsgelenken
- Korrosion an Abgasanlage

Rückrufe:

- Verschraubung Rücksitzbank
- EDC: Anpressdruck Kuppelungsscheiben zu gering
- Kein Auslösen der Fensterairbags bei Seitenaufprall
- Ausfall Kühlerlüfter
- Achsschenkelträger locker
- Beschädigung Batteriekabel

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bereits der kultivierte Basisbenziner mit 115 PS (ab 2018) hat ausreichend Kraft; für den Kombi empfehlen wir die Variante mit 140 PS. Die Diesel lassen sich sehr sparsam bewegen, sind aber weniger kultiviert.

	TCe 115 GPF	TCe 140 GPF	Blue dCi 115
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1332	1332	1461
Leistung	84 (114)	103 (140)	85 (115)
bei 1/min	4500	4500	3750
max. Drehm.	220 bei 1500	240 bei 1600	260 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1306/493	1289/495	1391/492
Länge x Breite x Höhe	4359 x 1814 x 1438	4359 x 1814 x 1438	4359 x 1814 x 1438
Gepäckraum	I/VDA	402-1247	335-1180
Höchstgeschw.	190	205	190

Welches Modelljahr?

In der Modellgeschichte des Mégane IV ist vor allem das Jahr 2018 wichtig; ab dann stellte Renault die Motorenpalette sukzessive auf die Abgasnorm Euro 6d-Temp um. Der anfällige 1,2-Liter-Einstiegsmotor entfiel und wurde durch den soliden TCe mit 115 PS ersetzt. Im Sommer 2020 erfolgte ein Facelift, das ein modernisiertes Infotainment und serienmäßige LED-Scheinwerfer brachte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Life kommt recht schlicht daher und ist nicht mit allen Optionen verfügbar. Die teureren GT-Line und Bose Edition sind ab Werk am üppigsten ausgestattet und häufig auch mit Fahrassistenten-Extras gekoppelt. Preis-Leistungs-Tipp – vor allem in Verbindung mit dem Deluxe-Paket inklusive Klimaautomatik, Navigation und Sitzheizung – ist die Ausstattungsversion Limited.

Was kostet er?

Für fünf bis sechs Jahre alte Limousinen mit dem soliden 1,3-Liter-Benziner und weniger als 50 000 km beginnt die Preisspanne bei etwa 12 000 Euro. Das sind dann Exemplare mit 115 PS und sparsamer Ausstattung. Vergleichbare Grandtour-Modelle mit dem 1.5 Blue dCi (115 PS) kosten rund 2000 Euro mehr. Zwei- bis Dreijährige um 25 000 km starten als TCe 140 bei etwa 18 500 Euro. Für die raren R.S.-Sportmodelle bis 30 000 km Laufleistung sollten 30 000 Euro aufwärts eingeplant werden.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	TCe 115	TCe 140	dCi 115	im Jahr	TCe 115	TCe140	dCi 115
2023	–	–	–	Steuer	78,–	84,–	157,–
2022	16 354,–	18 462,–	16 908,–	Haftpflicht	668,–	600,–	702,–
2021	14 868,–	17 129,–	14 804,–	Teilkasko	375,–	361,–	491,–
2020	14 093,–	16 289,–	13 718,–	Vollkasko	775,–	860,–	950,–
2019	12 449,–	–	12 089,–	Wartung	240,–	255,–	265,–
2018	10 130,–	–	10 255,–	I/100 km	5,3 S	5,4 S	3,9 D

Quelle: DAT. * Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Sportlich und komfortabel mit vielseitigen Möglichkeiten zur Personalisierung. Die Stoßdämpfer an der Hinterachse machen öfter Ärger. Software-Probleme am Multimedia-System lassen sich meist durch ein Update beheben.
Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

Mégane dCi 130: Vergleichstest 8/16; Mégane dCi 130 Grandtour: VT 22/16; Mégane TCe 130: VT 14/18; Mégane Grandtour TCe 140: VT 8/19; Mégane R.S. Trophy: VT 25/19; Mégane TCe 140: VT 5/20, 6/21.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

SEAT LEON

ALS FAMILIENFREUNDLICHER KOMBI ist der sportive Leon eine empfehlenswerte Alternative zum deutlich teureren Golf. Auch die Qualität als Gebrauchter überzeugt.

Schon als der Leon der ersten Generation 1999 debütierte, war er ein sportliches Kompaktauto. Das gilt auch für die dritte Generation (intern: 5F) von 2012 bis 2020, die auf der MQB-Plattform des Volkswagen-Konzerns aufbaute. 2013/14 kamen zum Schrägheck-Viertürer der Zweitürer namens SC und der Kombi ST hinzu, Letzterer auch mit Allradantrieb. 2014 debütierte außerdem die Topversion Leon Cupra, anfangs 265, später bis zu 300 PS stark. 2017 unterzog Seat die Baureihe einem Facelift.

Mit quirligem Fahrverhalten, hoher Lenkpräzision und standfesten Bremsen setzt der recht straff, aber dennoch harmonisch gefederte Leon 5F klar auf Fahrdynamik; sein relativ niedriges Gewicht hilft ihm dabei. In den ersten Modelljahren umfasste das Motoren-

angebot drei- und vierzylindrige Benziner und Diesel von 86 bis 184 PS, die mindestens die Abgasnorm Euro 5 erreichten. 2014 stellte Seat die TSI auf die Euro-6-Norm um, 2015 auch die TDI mit 110 und 150 PS.

Der 2.0 TDI bietet satte Durchzugskraft bei niedrigem Verbrauch, doch auch mit dem 1.2 TSI (105/110 PS) und dem 1.4 TSI (122 bis 150 PS) ist der Leon gut motorisiert. Die kleinen Vierzylinder stammen schon aus der Baureihe EA 211, haben also mit den Steuerkettenproblemen der 111-er nichts mehr zu tun. Aber das gewöhnlich schnell und sanft schaltende Doppelkupplungsgetriebe DSG, das alternativ zur Fünf- oder Sechsgang-Handschtaltung angeboten wurde, verdient eine kritische Überprüfung, denn es lässt bisweilen durch harte Schaltvorgänge einen gewissen Ver-

schleiß erkennen. Ein Ruckeln beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang fiel den DEKRA-Fachleuten ebenfalls häufiger auf.

Abgesehen von den bei höheren Kilometerleistungen oft etwas abgewetzten Seitengewangen der sportlichen FR-Sitze – ein meist nur optisches Problem – gehört der Leon zu den soliden, zuverlässigen Vertretern seiner Klasse mit hoher Karosseriesteifigkeit und sehr ordentlicher Qualität. Nur selten sind verschlissene Bremsen, falsch eingestellte Scheinwerfer oder ölfleuchte Motoren zu monieren, und selbst mit höheren Laufleistungen gibt es kaum Auffälligkeiten oder Mängelschwerpunkte. Zudem dürfen sich Gebrauchtkäufer über ein großes Angebot freuen, sollten aber stets auf die Erledigung der diversen Rückrufe achten.

Thiemo Fleck

**Eines der flottes-
testen Autos
in der Kom-
paktklasse: der
Leon. Der Vier-
türer ist 4,26
Meter lang, sein
Gepäckraum
fasst 380 Liter**





ST wie Sportstouner: Der Leon-Kombi bietet neben dem großen Stauraum (487 bis 1470 Liter) auch genug Platz für die Familie



Alte Schule: einfache Bedienung, kleiner Screen. Kofferraum mit geteilt klappbarer Bank und 380 bis 1210 Litern Ladevolumen



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der kleine TSI-Benziner mit seinen 115 PS bietet flotte Fahrleistungen und reicht für die täglichen Erledigungen. Auch der 2.0 TDI ist beliebt und häufig anzutreffen. Die alten Euro-5-Diesels sind sparsam, aber hierzulande nicht mehr wirklich zukunftssicher.

	1.0 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999 cm ³	1395	1968
Leistung	85 (115) kW (PS) bei 5000 1/min	92 (125) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 Nm bei 2000 1/min	200 bei 1400	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1197/523 kg	1233/537	1305/515
Länge x Breite x Höhe	4263 x 1816 x 1459 mm	4263 x 1816 x 1459	4263 x 1816 x 1459
Gepäckraum	l/v/d/a 380-1210	380-1210	380-1210
Höchstgeschw.	195 km/h	203	215

Welches Modelljahr?

Bei regelmäßiger Wartung ist der Leon ein verlässlicher Partner, nennenswerte Anlaufprobleme gab es nicht. Allerdings erfüllen die TDI-Motoren erst seit Mai 2015 die Euro-6-Norm. Das Facelift im Jahr darauf dürfte nicht kaufentscheidend sein: Es brachte lediglich optische Retuschen, ein neues Navi mit 8 Zoll Bildschirmdiagonale und den Stauassistenten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ab der Linie Reference hat der Leon wichtiges und sicherheitsrelevantes Zubehör bereits serienmäßig an Bord. Dazu gehören unter anderem sieben Airbags und das Isofix-System zum sicheren und schnellen Befestigen von Kindersitzen. Bei jüngeren Modellen sorgt ein City-Notbremsassistent für noch mehr Sicherheit. Um Komfort kümmern sich - ebenso serienmäßig - die elektrischen Fensterheber vorn sowie Klimaanlage und Multimedia-System.

Was kostet er?

Das Angebot ist nicht allzu groß - wer einen Leon III hat, gibt ihn offenbar nicht gern her. Bei Autos mit weniger als 100000 km Laufleistung erfolgt der Einstieg bei etwa 9000 Euro; in diesem Bereich gibt es die kleinen Benziner sowie vereinzelt das besonders ökonomische Erdgasmodell mit 110 PS. Die gesuchten Euro-6-Diesels fangen bei 13000 Euro an. Der Aufschlag für gebrauchte Kombis hält sich in Grenzen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
2023	-	-	-	Steuer	44,-	78,-	224,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	574,-	501,-	516,-
2021	-	-	-	Teilkasko	226,-	292,-	422,-
2020	12 479,-	-	15 276,-	Vollkasko	590,-	618,-	757,-
2019	11 800,-	-	14 388,-	Wartung	251,-	272,-	295,-
2018	11 219,-	13 147,-	12 977,-	l/100 km	4,7 S	5,2 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Verschlissene Stoßdämpfer?
- Turbolader mit Mängeln?
- Scheinwerfer intakt?
- Zahnriemen 1.2 TSI (bis 2014) in Ordnung?
- DSG: Verschleiß/Ruckeln?
- 1.5 TSI mit Handschalter: Ruckeln im ersten Gang?

Rückrufe:

- Kindersicherung kann öffnen
- Gasgenerator Airbag
- Ausfall LED-Blinker vorne ohne Erkennung und Anzeige
- Ölverlust durch Ausfall Nockenwellenversteller (EA 211)

Was sagen die DEKRA-Experten?



Solider Kompakter, in der ST-Variante auch familientauglich. Aber: Achten Sie darauf, ob der Rückruf betreffend die Kindersicherung an den hinteren Türen erledigt ist.

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

Leon 1.4 TSI: Vergleichstest 26/12; Leon 2.0 TDI: Vergleichstest 8/16; Leon Cupra 280: Vergleichstest 25/15; Leon ST 1.4 TSI ACT: Vergleichstest 17/17; Leon 1.0 TSI: Vergleichstest 10/18.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

SKODA OCTAVIA

DER TSCHECHE war im vergangenen Jahr Deutschlands beliebtestes Importauto. In Generation 4 überzeugt er mit vielen Stärken und guter Qualität.

Der Octavia und seine deutschen Kunden – das ist eine ganz besondere Beziehung. Der Tscheche war auch 2024 das bestverkaufte Importauto, und in der Gesamtstatistik kam er auf Platz 4. Die vierte Octavia-Generation der Neuzeit startete 2020 und erhielt letztes Jahr ein Facelift.

Wie immer beim Octavia entfällt auch in der aktuellen Baureihe des Gros der Neuzulassungen auf den Kombi, der 640 bis 1700 Liter Gepäck an Bord nehmen kann, sowie auf sein Offroad-Derivat namens Scout. Die Limousine spielt eine Nebenrolle, obwohl sie unter ihrer großen Klappe ebenfalls üppig Stauraum (1555 Liter) bietet. Beide Autos sind etwa 4,70 Meter lang, ihr Innenraum reicht schon in Mittelklasse-Dimensionen. Skoda hat die Möglichkeiten des Konzernbaukastens MQB evo gut genutzt

und den Octavia noch dazu in ein markant-cooles Design gekleidet.

Zum großzügigen Raumangebot kommen gute Sitze, ein harmonisches Fahrwerk und eine nicht allzu problematische Bedienung. Als praktische Ergänzung dienen die „Simply-Clever“-Goodies, wie sie für Skoda typisch sind.

Die Antriebspalette war von Beginn an breit aufgefächert. Sie umfasste fünf Benziner mit drei und vier Zylindern, drei Vierzylinder-Diesels sowie zwei Plug-in-Hybride, die jedoch nur drei Jahre lang im Programm blieben. Die Leistungsspanne: 110 bis 245 PS, Letztere bei den RS-Modellen. Alle Motoren sind mindestens nach Euro 6d-TEMP sauber. Vielseitig auch die Kraftübertragung mit Front- und Allradantrieb, Handschaltung und Doppelkupplern mit sechs oder sieben Gängen.

Beim Facelift von 2024 überarbeitete und straffte Skoda das Programm. Der 1.5 TSI erhielt ein Mildhybrid-Modul, die Dreizylinder entfielen. Die Plug-ins und das CNG-Modell waren schon vorher eingestellt worden.

Und die Schwächen des Octavia? Die DSG-Getriebe schätzen es nicht, wenn der Ölwechsel versäumt wird. Die Diesels neigen – wie alle Selbstzünder – zum Verkoken, wenn sie zu oft auf Kurzstrecken gefahren werden. Das Infotainmentsystem Columbus und einige Funktionen in seiner Umgebung (Ölsensoranzeige, e-Call) können zicken, was sich aber meist per Update beheben lässt. Und ein Kuriosum: Bei manchen Autos poltert's aus dem Fahrwerk – weil die Transportsicherungen an den Dämpfern nicht entfernt worden sind.

Johannes Köbler

Ein Kompakter, der sich schon stark Richtung Mittelklasse streckt: der Octavia Kombi





Rot und schnell: Octavia RS als Limousine und Kombi. Oben: Cockpit vor dem Facelift, Zweispeichenlenkrad



15 Millimeter höhergesetzt, mit Front- oder Allradantrieb: Der Scout ist ein Octavia im Outdoor-Look



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Octavia-Kunden kaufen vernünftig – das heißt, sie nehmen gern einen 1.5 TSI oder 2.0 TDI, beide mit 150 PS. Die kleinen Benziner haben weniger Dampf, sind aber wirtschaftlich und kultiviert. Richtig viel Spaß machen die RS-Modelle, besonders die starken Diesel mit Allrad.

Kombi	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1968
Leistung	85 (115) bei 5000	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	250 bei 1500	320 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1247/570	1302/535	1347/570
Länge x Breite x Höhe	4659 x 1814 x 1465	4659 x 1814 x 1465	4659 x 1814 x 1465
Gepäckraum	l/VDA 610–1740	610–1740	610–1740
Höchstgeschw.	201	215	216

Welches Modelljahr?

Das Facelift vom letzten Jahr ist kein echter Kaufgrund – es sei denn, man legt Wert auf die neue Optik, das 13-Zoll-Display (Option), die Sprachbedienung mit Chat-GPT oder die verbesserten Assistenzsysteme. Vor der Modellpflege war die Antriebsauswahl größer als heute.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis-Linie Active ist ein wenig karg, das Top-Level Style fast schon zu üppig – die beste Wahl ist wie so oft die mittlere Line Ambition. Ideal, wenn ein solcher Octavia noch die Pakete „Infotainment Columbus“ (mit Navi und Phone Box) und „Parken & Licht“ (Matrix-LED, Rückfahrkamera, Parkassistent) am Bord hat. Add-ons für Langstrecken-Profi: das Paket „Reise“ (Radar-Tempomat und weitere Assistenten) und das Head-up-Display (nur für den Style lieferbar).

Was kostet er?

Im breit gefächerten Angebot auf dem deutschen Markt überwiegen die Diesel leicht; leistungsmäßig liegt der Schwerpunkt auf den 150-PS-Motoren. Ein Octavia Kombi mit dem 1.5 TSI und weniger als 70 000 km auf der Uhr ist ab etwa 22 000 Euro zu haben, Diesel sind etwa 1000 Euro teurer. Limousinen notieren etwas niedriger, erzielen jedoch weniger als fünf Prozent Anteil am Gebrauchtwagenmarkt.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2023	–	–	–	Steuer	48,–	78,–	212,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	572,–	476,–	520,–
2021	–	–	–	Teilkasko	210,–	238,–	408,–
2020	13 608,–	16 722,–	19 740,–	Vollkasko	581,–	554,–	681,–
2019	12 829,–	15 833,–	18 827,–	Wartung	262,–	301,–	322,–
2018	12 169,–	14 951,–	17 528,–	l/100 km	4,8 S	5,3 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Preis und Leistung stehen beim Octavia in einem guten Verhältnis. Verarbeitung und Lackschichtdicke sind nicht wie bei Audi und VW. Die vorderen Stoßdämpfer neigen zur Ölfeuchtigkeit. Häufige Abstürze in Sachen Multimedia lassen sich per Software-Update beheben.
Marco Löding

Checkpunkte:

- Poltern aus dem Fahrwerk?
- Funktion Infotainmentsystem Columbus und e-Call?
- Zuverlässige Funktion der Assistenzsysteme?

Rückrufe:

- Sicherung Hochvolt-System falsch spezifiziert (nur bei Plug-ins)
- Abdeckung Design-Motorhaube schlecht befestigt

Tests in diesen Ausgaben

Octavia Kombi: Fahrbericht 8/20; Octavia Kombi 1.4 TSI: Vergleichstest 13/21; Kombi 1.5 TSI: VT 23/20; Kombi Scout 2.0 TDI: VT 18/21; RS 2.0 TSI: FB 26/20; Kombi RS 2.0 TSI: VT 6/23.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

SKODA RAPID

IN DER LÜCKE zwischen Fabia und Octavia angesiedelt, entstand der Rapid von 2012 bis 2019 als Golf-Alternative. Er war pragmatisch gemacht, aber kein großer Erfolg.

Beim Rapid ging Skoda einen speziellen Weg: das neue Modell zwischen Fabia und Octavia zu platzieren und preislich am unteren Ende der Kompaktklasse anzusiedeln. Auf diese Weise entstand ein Auto von durch und durch pragmatischem Charakter. Zudem war der Tscheche mit dem Seat Toledo IV fast baugleich, auch das sparte Kosten. Auf dem Stand der Technik lag er jedoch nicht: Er und sein spanischer Bruder nutzten anstelle des neuen Modularen Querbaukastens eine ältere Mischplattform aus Golf- und Polo-Teilen.

Der Rapid startete 2012 als Fließhecklimousine mit großer Klappe, unter der 550 (!) Liter Stauraum lagen. Im Jahr darauf folgte der Spaceback mit steilem Heck, um 18 Zentimeter kürzer und 4,30 Meter lang. Auch sein Ge-

päckraum war mit 415 Liter sehr respektabel für die Fahrzeugklasse. 2015 und 2017 wurde der Rapid leicht überarbeitet, 2019 stellte ihn Skoda ohne Nachfolger ein – sein Konzept hatte am Markt nicht recht gezündet.

Im Sinne der Kostenkontrolle hielten sich die Ausstattung und das Motorenangebot in Grenzen. Bei den Benzinern bildete ein 75-PS-Sauger die Basis, darüber gab es Drei- und Vierzylinder-Turbos von 86 bis 125 PS und bis zu 1,4 Liter Hubraum. Als Diesel lieferte Skoda den 1.4 TDI mit drei und den 1.6 TDI mit vier Zylindern (90 bis 105 PS). Wir raten zu einem Auto, das nach April 2015 vom Band gelaufen ist, denn damals stellte Skoda die Antriebe auf die Abgasnorm Euro 6 um. Bei den Benzinern kam der EA 211 mit seinem Zahnriementrieb, wodurch das Steuerketten-Dilemma des Vor-

gängers EA 111 beendet war. Auf der Diesel-Seite löste der EA 288 den Abgas-Problem-motor EA 189 ab.

Der Frontantrieb war im Rapid alternativlos, für viele Motorisierungen gab es das Sieben-gang-DSG. Achten Sie bei der Probefahrt auf sanfte und schnelle Gangwechsel! Ständiges Stop-and-Go im Stadtverkehr und häufiger Anhängerbetrieb schaden den Kupplungen.

Der Rapid bietet problemlose Ergonomie und anständigen Federungskomfort, dynamische Ambitionen sind ihm fremd. Sein Fahrwerk ist robust, nur die Federn verschleiben recht schnell. Bei frühen Exemplaren bis 2014 konnte aufgrund unzulänglicher Dichtungen Wasser in den Hinterwagen eindringen. Und die Lackqualität schwankt durchgehend etwas.

Thomas Hellmanzik / ko

Typisch Skoda: der schnörkellos designte Rapid Spaceback in seiner letzten Version. Man erkennt sie am optionalen LED-Tagfahrlicht





Pummelchen mit dickem Hintern: Die Rapid-Limousine ist 4,48 Meter lang. Hier ein Modell, das vor dem Facelift von 2017 entstand



Die Motorenpalette reicht von 75 bis 125 PS. Der kürzere Spaceback hat bis zu 1380 Liter Stauraum anzubieten



Checkpunkte:

- Tragbild Bremsen hinten
- Rostansätze an den Kanten?
- Innenraum feucht (bis 2014)?
- Schaltarbeit DSG ruckelfrei?

Rückrufe:

- Gasgenerator Fahrerairbag
- Kindersicherung kann sich von selbst öffnen
- Gurtstraffer können sich bei einem Unfall lösen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unbeladen wiegt der Rapid in der Basis nur 1,1 Tonnen. Die drei Motoren in der Tabelle schaffen es, ihn in etwa zehn Sekunden auf 100 km/h zu bringen, und sie liefern ausreichend Drehmoment. Was noch wichtiger ist: Sie halten bereits die Limits der Abgasnorm Euro 6 ein.

	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999 cm ³	1395	1598
Leistung	81 (110) kW (PS) bei 1/min	90 (125) bei 5000	85 (115) bei 3500
max. Drehm.	200 Nm bei 2000	200 bei 1500	250 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1190/460 kg	1226/460	1280/460
Länge x Breite x Höhe	4483 x 1706 x 1461 mm	4483 x 1706 x 1461	4483 x 1706 x 1461
Gepäckraum	VDA 550–1490	550–1490	550–1490
Höchstgeschw.	200 km/h	208	201

Welches Modelljahr?

Finger weg von Autos aus den ersten drei Baujahren und ihren problematischen Motoren! Bei der Umstellung auf die neuen Aggregate frische Skoda den Rapid auch bei Infotainment, Assistenzsystemen und Interiurdesign auf. 2017 folgte ein zweites Facelift, unter anderem mit einer neuen Frontschürze, serienmäßigem Bi-Xenon-Licht und einer Online-Anbindung für das Infotainment (WLAN-Hotspot, Connect-Dienste).

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Skoda hatte beim knapp kalkulierten Rapid nichts zu verschenken. Das zeigt ein Blick in die Preislise für das Modelljahr 2017 und hier speziell auf die beliebte Ausstattungslinie Ambition, die zweite von vier Linien. Aluräder kosteten hier extra, ebenso das kleine Infotainmentssystem Bolero ohne Navi, Parksensoren vorn und Xenonscheinwerfer. Attraktiver ist der Rapid als Style.

Was kostet er?

Das Angebot auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt ist recht klein. Ein 1.2 TSI (110 PS) aus einem Baujahr nach 2015 mit weniger als 80 000 km Laufleistung ist unter 12 000 Euro kaum zu haben. Der 125 PS starke Topmotor 1.4 TSI (EA 211), stets mit einem DSG gekoppelt, kostet gut 1000 Euro mehr. Euro-6-Diesel unter 100 000 km sind rar und werden ab etwa 12 000 Euro gehandelt.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
2023	–	–	–	Steuer	44,–	64,–	176,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	545,–	532,–	496,–
2021	–	–	–	Teilkasko	175,–	196,–	284,–
2020	–	–	–	Vollkasko	538,–	528,–	611,–
2019	9111,–	–	–	Wartung	218,–	237,–	258,–
2018	8025,–	11 112,–	10 139,–	I/100 km	4,6 S	4,8 S	4,1 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Verarbeitungsqualität ist nicht das große Plus. Beim Rapid fällt – wie beim kleineren Fabia – auf, dass das Tragbild der hinteren Bremsscheiben häufig mangelhaft ist. Das Material des Antennenstabs scheint für nagende Tiere besonders attraktiv.

Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

Rapid allgemein: Fahrberichte 16/12 (Limousine) und 19/13 (Spaceback); Spaceback 1.2 TSI: Kaufberatung 21/13, Vergleichstest 10/16; Spaceback 1.4 TSI: VT 22/13, 15/14 und 22/16; Spaceback 1.6 TDI: VT 6/14.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

TOYOTA AURIS

UNSPEKTAKULÄR UND SOLIDE ist der Auris auch in zweiter Generation. Gebraucht ist er nur selten zu finden – dank hoher Qualität bleiben seine Besitzer ihm lange treu.



Übersichtliches Cockpit mit einfachen Materialien. Das Kofferraumvolumen liegt mit 360 Litern nur knapp unter jenem des VW Golf VII (380 Liter)

Checkpunkte:

- Kupplung auf Verschleiß
- Zündspulen 1.2 Turbo
- 1.2 T: ruckelfreier Lauf?
- Rost an den hinteren Brems scheiben

Rückrufe:

- Seitenairbag bei Ledersitzen
- Software Hybridsystem
- AGR-Kühler Dieselmotor (Brandgefahr)
- Rissbildung Kraftstoffpumpe
- Leckende Kraftstoffhochdruckpumpe

Mit markantem Design versuchte die von 2013 bis 2019 gebaute zweite Auris-Generation ihr Biedermann-Image abzustreifen. Den Typ E180 gab es als viertürige Schräghecklimousine oder als viel geräumigeren, rund 30 Zentimeter längeren Kombi namens Touring Sports, dessen Ladevolumen beim Umklappen der Rückbank von 530 auf 1658 Liter wächst. Mit dem Modellwechsel im Frühjahr 2019 kehrte Toyota zum früheren Namen Corolla zurück.

Neben dem Raumangebot fällt auch der Sitzkomfort auf Langstrecken eher unterdurchschnittlich aus, außerdem erschweren die zu kleinen Berührflächen die Bedienung des Touchscreens. Haptisch und optisch wirkte das Cockpit vor allem vor dem Facelift nicht allzu hochwertig, dafür können sich die Kunststoffe selbst nach Jahren noch sehen lassen.

Beim 100 000-Kilometer-Dauertest des Vorgänger-Modells erwies sich vor allem der Hybridantrieb, den der Auris II nahezu unverändert übernommen hat, als zuverlässig und problemlos. Dabei treibt die Kombination aus Benziner (73 kW/99 PS), Elektromotor (60 kW) und stufenlosem Planetengetriebe den Auris sparsam und kultiviert an, erst bei starker Beschleunigung wird es laut. Daneben gab es noch zwei Saugbenziner (99 und 132 PS), ab 2015 den spürbar kräftigeren 1,2-Liter-Turbo mit 116 PS sowie zwei Diesel, wobei der Euro-5-Zweiliter mit 124 PS Mitte 2015 durch einen Euro-6-tauglichen 1,6-Liter mit 112 PS ersetzt wurde. Nur der Turbo-Benziner gilt als problematisch: Typisch moderner Direkteinspritzer treten häufig Verkokungen der Ventile auf.

Bei Euro NCAP bekam der Auris 2013 volle fünf Sterne, sowohl erwachsene Insassen als auch Kinder sind bei Unfällen gut geschützt. Serienmäßig an Bord waren sieben Airbags sowie ein früh eingreifendes ESP. Mit seinem leicht untersteuernden Eigenlenkverhalten bleibt der Toyota stets gutmütig und leicht beherrschbar, doch der Federungskomfort war bis zum Facelift 2015 mäßig; vor allem kurze Querfugen bleiben spürbar. Die gefühllose Lenkung verhindert gesteigerte Handlungambitionen. *Stefan Cerchez*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der aus dem Prius stammende Hybridantrieb bewegt den Auris sparsam und kultiviert. Günstiger zu bekommen ist der schlichte 1,3-Liter-Saugbenziner mit 99 PS. Im Herbst 2015 kamen der 112 PS starke 1,6-Liter-Diesel von BMW (Euro 6) und der 1,2-Liter-Turbobenziner neu hinzu.

	1.2 Turbo	1.8 Hybrid	1.6 D-4D
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1798	1598
Leistung	85 (116) bei 5200	100 (136) bei k.A.	82 (112) bei 4000
max. Drehm.	185 bei 1500	k.A.	270 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1425/380	1385/430	1370/520
Länge x Breite x Höhe	4330 x 1760 x 1475	4330 x 1760 x 1475	4330 x 1760 x 1475
Gepäckraum	l/VDA	360–1200	360–1200
Höchstgeschw.	200	180	200

Welches Modelljahr?

Wer einen zuverlässigen Kompakten sucht, ist mit jedem Auris-Modelljahr gut bedient. Beim Facelift im September 2015 optimierte Toyota Federungskomfort sowie Handling und führte den kleinen Turbobenziner ein. Das Cockpit erhielt bessere Materialien und ein neues Infotainment.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Ausstattungslinie Cool mit Klimaanlage und CD-/MP3-Radio sollte es schon sein, zarten Luxus verströmt die Variante Life mit Multimediasystem und Rückfahrkamera. Wichtigstes Einzelextra: Bi-Xenon- beziehungsweise LED-Scheinwerfer. Empfehlenswert sind beim Facelift-Auris die umfangreich ausgestatteten „Edition S/„Edition S+“- und „Team Deutschland“-Modelle.

Was kostet er?

Ein Auris II mit 99-PS-Sauger bis 80 000 Kilometer und einfacher Ausstattung kostet ab 8500 Euro. Wer einen hat, der gibt ihn nicht her: Der effiziente Hybrid ist mit ähnlicher Laufleistung vergleichsweise selten anzutreffen und startet bei rund 13 000 Euro, der Touring Sports und die Facelift-Modelle kosten auch gebraucht Aufpreis.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2 T	Hybrid	1.6 D-4D	im Jahr	1.2 T	Hybrid	1.6 D-4D
2023	–	–	–	Steuer	80,–	36,–	178,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	604,–	716,–	696,–
2021	–	–	–	Teilkasko	271,–	405,–	289,–
2020	–	–	–	Vollkasko	948,–	1021,–	833,–
2019	12 371,–	13 910,–	–	Wartung	237,–	267,–	252,–
2018	10 741,–	13 189,–	12 050,–	l/100 km	5,4 S	3,5 S	4,2 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Insgesamt ist der Auris technisch zuverlässig, als Hybrid ausgesprochen sparsam, bietet dazu ordentlich Platz. Allerdings ist die Rundumsicht eher schlecht. Und vor allem bei den Baujahren 2013-2014 gibt es häufiger Batterieprobleme. *Daniel Schmitz*

Tests in diesen Ausgaben

Auris 1.8 Hybrid: Vergleichstest: 6/13; Auris Touring Sports 2.0 D-4D: Vergleichstest 6/14; Auris 1.2 Turbo: Vergleichstest 19/15.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW GOLF VIII

DER AKTUELLE GOLF in diesem Heft? Trotz aller Probleme, die er anfangs gemacht hat? Ja, aus einer ganzen Reihe guter Gründe.



4,53 Meter Länge, 611 bis 1642 Liter Gepäckraum: der Variant. Unten: Cockpit vor dem Facelift, als Extra mit Head-up-Display

Checkpunkte:

- **Alle digitalen Funktionen: Infotainment, Assistenzsysteme, Klimatisierung Fehlermeldungen?**
- **Schaltarbeit DSG?**
- **Gute Lackqualität?**

Rückrufe:

- **Probleme mit Assistenz und Infotainment**
- **Störung e-Call**
- **Bremspedalplatte instabil**
- **Motorabdeckung wackelig**
- **Sicherung Hochvolt-Batterie (nur Plug-ins)**

Auf der nächsten Doppelseite winden wir dem Golf VII Kränze für seine Allroundqualitäten – und hier besprechen wir seinen Nachfolger, der lange so enttäuschte? Ja, das macht Sinn. Denn auch der Achter ist ein gutes Auto, wenn man den Themenkomplex Bedienung und Infotainment mal vorübergehend ausklammert. Die leidigen Themen: Touch-Flächen auf den Lenkradspeichen, unbeleuchtete Slider für Lautstärke und Temperatur und ein langsames, häufig überfordertes Display, das gern mal frei erfundene Fehlermeldungen zeigte. 2022 rief VW in Deutschland etwa 220000 Autos zu einem Update. Dennoch gab ein Golf Variant Alltrack – der Kombi mit leicht höhergelegter Karosserie – im Dauertest von auto motor und sport ein enttäuschendes Bild ab: Elektronik-Probleme zwangen ihn fünfmal in die Werkstatt.

Jetzt aber sollte die Baustelle geschlossen sein. Beim Facelift im Sommer 2024 hat VW die größten Bugs behoben (Lenkrad) oder verbessert (Slider mit Licht, neue Hardware, größere Displays, klarere Menülogik). Seitdem rücken die Stärken des Golf VIII wieder in den Fokus: clevere Aufteilung des kompakten Raums für Mensch und Gepäck; komfortable Sitze und ein harmonisches Fahrwerk, optional mit adaptiven Dämpfern und sportlicher Lenkung. Im evo-Querbaukasten, der 2019 mit dem Golf VIII eingeführt wurde, steckt viel moderne Technik.

Typisch VW ist auch die breite Auswahl bei den Antrieben. Seit dem Verkaufsstart Ende 2019 gab und gibt es Benzin von 90 bis 333 PS, Diesel von 116 bis 200 PS und Plug-ins mit 204 bis 272 PS. Im Triebstrang arbeiten Schaltgetriebe mit fünf oder sechs Gängen, DSG-Doppelkuppler mit sechs oder sieben Stufen, und ab 190 PS ist Allradantrieb zu haben. Mit den Karosserievarianten allerdings knauserter das Werk: Der Sportsvan und der Zweitürer, die es beim Vorgängermodell noch gab, sind entfallen.

Und die Haltbarkeit? Wie sich ein Achter-Golf im Alter schlägt, muss sich noch zeigen. Aber es schadet nicht, beim Siebengang DSG schon jetzt auf saubere Funktion zu achten. *Johannes Köbler*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wie beim Golf VII raten wir zur bürgerlichen Mitte mit 150 PS, als 1.5 TSI und als 2.0 TDI. Beim Benzinmotor sind die Varianten mit 48V-Mildhybridsystem (eTSI) besonders interessant. Spaßmotoren: TDI mit 200 PS (nur bis 2024) und natürlich die heißen 2.0 TSI im GTI und R.

	1.0 TSI	1.5 eTSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1968
Leistung	81 (110) bei 1/min bei 5000	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3000
max. Drehm.	200 Nm bei 1/min bei 2000	250 Nm bei 1500	360 Nm bei 1600
Leergewicht/Zuladung	1236/504	1373/487	1441/499
Länge x Breite x Höhe	4258 x 1790 x 1492	4282 x 1789 x 1483	4282 x 1789 x 1483
Gepäckraum	380–1270	381–1237	381–1237
Höchstgeschw.	196	224	223

Welches Modelljahr?

Die Autos nach der Modellpflege sind die klar besseren. Der neue Infotainment-Baukasten, MIB 4 genannt, arbeitet schneller und stabiler als der MIB 3, und die Interieurmaterialien wirken hochwertiger. Alternative: ein Vor-Facelift-Auto, das alle wichtigen Updates erhalten hat.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Mit dem Golf 8 führte VW eine neue Linien-Hierarchie ein. Die Basis kam zwar mit LED-Licht und Klimaautomatik daher, aber auf 15-Zoll-Stahlrädern. Darüber lagen Life, Style (mit Ergo-Active-Fahrsitz und dem Assistenzsystem Travel Assist) sowie die R-Line. Achtung: Die feine Mehrlenker-Hinterachse gibt's erst ab 150 PS.

Was kostet er?

Im großen Gebrauchtwagenangebot machen die Benzinmotor fast drei Viertel aus. Jeder vierte Golf VIII ist ein Variant, die kosten aber kaum mehr als Steilheck-Gölfle. Bis 80000 km Laufleistung gibt es 150 PS-Motorisierungen (TSI wie TDI) ab etwa 18000 bis 21000 Euro; Diesel und Plug-ins notieren hier etwas höher als reine Benzinmotor.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 TSI	1.5 eTSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.5 eTSI	2.0 TDI
2023	–	24 300,–	25 569,–	Steuer	62,–	92,–	254,–
2022	17 068,–	22 310,–	23 955,–	Haftpflicht	383,–	329,–	476,–
2021	15 693,–	20 937,–	22 700,–	Teilkasko	209,–	351,–	543,–
2020	14 555,–	19 607,–	20 437,–	Vollkasko	463,–	668,–	839,–
2019	–	–	–	Wartung	255,–	275,–	305,–
2018	–	–	–	l/100 km	4,7 S	5,5 S	5,3 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Frühe Exemplare hatten teils erhebliche Softwareprobleme, die sind seit 2022 größtenteils behoben. Eventuell lohnt eine Kontrolle des Software-Standes. Bremsen an der Hinterachse verschleißfen bei häufiger ACC-Nutzung schneller – genau hinschauen!

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

Golf 1.0 TSI: Vergleichstest 17/21; Golf 1.5 eTSI: VT 26/24; Golf 2.0 TDI (150 PS): VT 6/20; Golf GTE: Fahrbericht 20/20; Golf GTI: VT 24/20; Golf R: VT 14/21; Golf Variant Alltrack 2.0 TDI (200 PS): Dauertest 10/24.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW GOLF VII

DER LETZTE ECHE GOLF? In der siebten Generation war der Wolfsburger Bestseller ein funktionales, ausgewogenes und rundum unproblematisches Auto.

Der Golf VII war stets ein Auto der großen Zahlen. Über vier Millionen Stück hat VW auf dem damals neuen Modularen Querbaukasten (MQB) gebaut. Heute stehen etwa 8000 Gebrauchte bei den Händlern, wie eine große Online-Börse auflistet.

Das Steilheckmodell erschien 2012, der Variant und die GTI/GTD folgten ein Jahr später; 2014 kam noch der praktische Sportsvan hinzu. Der Golf R und der rustikal aufgemachte Alltrack, beide mit dem Allradantrieb 4Motion, rundeten die Palette ab. Ende 2019 führte VW dann den Nachfolger ein. Der Basis-Golf war auch in Generation VII ein Dreiturer; begehrter sind der Fünftürer und der 31 Zentimeter längere Variant. Das Facelift Anfang 2017 brachte ein Update für Infotainment (digitales Kombi, knopfloses Navi), Assistenz und Antriebe.

Innerhalb des Leistungsspektrums von 85 bis 310 PS stellen die Benziner rund zwei Drittel des Angebots. Vor allem der 1.4 und der 1.5 TSI mit 122 bis 150 PS sind sehr beliebt – im Gegensatz zu den kleinen Vierzylindern im Vorgängermodell Golf VI, die oft mit Steuerkettenproblemen auf- und ausfielen. Bei den Dieseln sind die Motoren aus den frühen Baujahren mit Euro-5-Einstufung aufgrund ihres Emissionsverhaltens kritisch zu sehen. Hochinteressant, aber selten anzutreffen sind das Erdgasmodell TGI, der vollelektrische e-Golf und der Plug-in-Hybrid GTE. Das Doppelkupplungsgetriebe hingegen erfreut sich weiter Verbreitung; speziell bei frühen Baujahren und hohen Laufleistungen sollte man aber genau darauf achten, ob es beim Rangieren und Anfahren ruckelt.

Lassen Sie sich von den – gar nicht so zahlreichen – Rückrufen nicht abschrecken, bei solch hohen Stückzahlen lassen die sich kaum vermeiden. Der Golf VII ist ein Auto von hoher Qualität, sie trägt ebenso wie die große Modellvielfalt und der ausgewogene Charakter zu seiner Beliebtheit bei. Dazu kommen die umfangreiche Sicherheitsvorsorge mit zeitgemäßen Assistenzsystemen, eine schlüssige Bedienung und – bis 2017 – ein unproblematisches Infotainment. Das Fahrwerk des Kompakten verbindet hohe Fahrsicherheit mit angenehmem Komfort, wobei nur die stärkeren Versionen ab 122 PS die Mehrlenker-Hinterachse besitzen. Die optionalen Adaptivdämpfer sind ein nettes, aber überflüssiges Add-on; das Fahrwerk arbeitet auch ohne sie harmonisch.

Heinrich Lingner/ko

**Golf in Gold:
Die Generation
VII war 4,26
Meter lang und
klar designt.
Kleines Foto
oben: Der GTI
ist ein schneller
Allrounder**





Solide, wohnlich, funktionell: das Cockpit. Das große Navi bis 2017 (Bild) ist besser bedienbar als seine Nachfolger



Oben: Variant mit 1620 Liter Stauraum. Darunter: Der Golf Sportsvan konnte bis zu 1520 Liter einladen



Checkpunkte:

- Xenonleuchten okay?
- Anfahren mit **DSG**-Getriebe?
- Wasserpumpe okay?
- Fondbereich trocken?

Rückrufe:

- **Versteller Einlassnockenwelle (1.2 TSI)**
- **Hochvolt-Sicherung (GTE)**
- **Radträger Hinterachse**
- **Radlagergehäuse vorn**
- **Bremsscheiben vorn**
- **Radschrauben**
- **Airbags/Gurtstraffer**
- **Kindersicherung Fondtüren**
- **Befestigung Kopfstütze**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Besonders beliebt im Golf VII ist der Zweiliter-Diesel mit 150 PS. Die Benzin-Allrounder heißen 1.4 und 1.5 TSI, hier ist man schon mit 125 PS ordentlich motorisiert. Für Leistungsfreaks: die GTI- oder die seltenen R-Modelle bis 310 PS. Für Stadtbewohner: GTE oder e-Golf, Letzterer in der zweiten Auflage ab 2017 mit größerem Akku.

	1.4 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1498	1968
Leistung	kW (PS)	110 (150)	110 (150)
	bei 1/min	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1320/490	1354/506
Länge x Breite x Höhe	mm	4255 x 1790 x 1452	4255 x 1790 x 1452
Gepäckraum	l/VDA	380-1270	380-1270
Höchstgeschw.	km/h	204	216

Welches Modelljahr?

Die facelifteten Golf-Modelle ab Anfang 2017 sind der bessere Kauf, obwohl die Bedienung des Infotainments schwieriger wurde. Diesel-Interessenten sollten unbedingt darauf achten, dass das Auto ihrer Wahl der Euro-6-Norm entspricht; die Umstellung erfolgte 2014/15. Der bis zu 265 PS starke GTI und der Variant kamen erst Mitte 2013 auf den Markt, im Jahr darauf folgten e-Golf und GTE.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Trendline ist etwas karg, Comfortline vernünftig und empfehlenswert, Highline bringt einen Hauch von Luxus in den Golf. Wir raten zum Fahrerassistenzpaket Plus mit ACC und Front Assist sowie zum großen Navigationssystem Discover Pro. Weitere Tipps: die LED-Scheinwerfer, der ErgoActive-Fahrsitz und das Winterpaket. Ach ja, und natürlich die hinteren Türen.

Was kostet er?

Die Probleme des Nachfolgers machen den Golf VII noch attraktiver und halten das Preisniveau hoch. Dreitürer mit Einstiegsmotor fangen bei etwa 10 000 Euro an, wenn sie weniger als 100 000 km auf der Uhr haben. Stärkere und besser ausgestattete Modelle gibt es kaum unter 12 000 Euro. Die 150-PS-Diesel pendeln sich bei 15 000 Euro ein, die seltenen Erdgas-Modelle gibt's für zwei Tausender weniger. Die Plug-in-Hybride sind praktisch vergriffen. Aber der e-Golf ist schon ab 12 000 Euro zu haben, dann allerdings mit der kleinen Batterie.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.4 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2023	-	-	-	Steuer	78,-	72,-	218,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	424,-	470,-	537,-
2021	-	-	-	Teilkasko	318,-	327,-	488,-
2020	-	18 929,-	16 982,-	Vollkasko	758,-	621,-	798,-
2019	-	17 436,-	16 045,-	Wartung	253,-	271,-	298,-
2018	13 561,-	16 556,-	15 155,-	l/100 km	5,2 S	5,1 S	4,2 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Siebener-Golf zeigt sich insgesamt sehr solide. Beim alten Zweiliter-TDI-Motor gibt es nach dem Software-Update in Sachen Abgas öfter Probleme mit der Abgasrückführung. Also: Nicht unbesehen kaufen.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

Golf 7 generell: Kaufberatung gebraucht 19/21, 13/22; e-Golf (100 kW): VT 14/18; GTE: Einzeltest 23/14; GTI: VT 23/15; 1.4 TSI: VT 1/15; R: VT 5/14; Sportsvan 1.4 TSI: VT 13/14; Variant 1.5 TSI: VT 3/18; Variant 2.0 TDI: VT 18/13. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW ID.3

DAS ERSTE E-AUTO DER MARKE hätte ein großer Wurf werden können, hätte VW nicht die Software ver stolpert. Gelöst sind die Probleme erst seit zwei Jahren.

Einen mächtigen Tanker aus voller Fahrt um 180 Grad zu drehen, ist in der Schifffahrt schon schwer und in der Auto-Branche noch mühsamer. Diese Erfahrung hat auch VW gemacht. Dabei war der Grundgedanke, der unter den Wehen des Abgasskandals entstand, nachvollziehbar: weg vom Diesel, hin zum Elektroauto. Der Fehler war, dass die Konzernchefs zu viel Neues auf einmal umsetzen wollten: einen Marken-übergreifenden Elektrobaukasten und ein neues Kompaktmodell mit neuer Elektronik-Plattform, die auf zwei große Domainrechner setzte.

Das Ergebnis: Der ID.3 kam 2020 überhasst und unausgereift auf den Markt. Dabei gab es am Antrieb kaum etwas auszusetzen, am Raumangebot wenig und am Fahrwerk überhaupt nichts; im ID.3 reist sich's auf guten Sitzen und mit niedrigem Geräuschniveau. Was aber störte, waren billiges Hartplastik und ein

teils erratisches Bedienkonzept mit Touch-Zentrierung. Im Alltag nervte der Elektro-VW mit ähnlichen Digital-Bugs wie der Golf VIII (S. 93). Lücken bei der Klimatisierung (anfangs keine Batterie-Vorkonditionierung am Netz, Wärmepumpe ohne Nutzung der Antriebs-Abwärme) sorgten im Winter für Kundenfrust.

VW schob zahlreiche Updates, Weiterentwicklungen und Serviceaktionen nach, vor allem bei der Hard- und Software des Akkus, beim Thermomanagement und beim Infotainment. Der Befreiungsschlag gelang aber erst mit dem Facelift 2023 und dem Technik-Upgrade im Jahr darauf. Seitdem ist der ID.3 ein E-Auto, das in der Topversion mit 185 kW laden kann, Praxis-Reichweiten über 400 km schafft und Spitze 200 rennt. Das Interieur, in dem jetzt ein flüssig arbeitendes 12,9-Zoll-Display thront, wirkt klar hochwertiger, und die verbliebenen Bedien-Eigenheiten sind akzeptabel.

Wer einen gebrauchten ID.3 sucht, kann unter vielen Antrieben wählen. Die permanent erregte Synchronmaschine im Heck ist in sieben Leistungsstufen von 110 bis 240 kW zu haben, und die Traktionsbatterien speichern 45 bis 79 kWh Energie (jeweils netto).

Wie solide ist der ID.3? Erkenntnisse über einen längeren Zeitraum fehlen noch, aber bei der HU schneidet er bislang gut ab. Nur die Bremsscheiben vorn (hinten verzögern Trommeln, die einen guten Job machen) neigen zum Rosten, und die Fahrwerksgelenke leiden unter dem hohen Gewicht des Autos. Das ist bei allen E-Mobilen so. Spezielle Probleme beim ID.3 sind hingegen die Kühlmittelpumpen, die zum Festgehen neigen, und die Funktion der Klimaanlage. Alternativen? Dann denken Sie über die Schwestermodelle Cupra Born und Audi Q4 e-tron sowie über den Skoda Elroq nach.

Johannes Köbler

Rundliche Optik im Format des Golf: Der ID.3 ist 4,26 Meter lang, besitzt aber mit 2,77 Metern einen viel längeren Radstand





Karg: viel hartes Plastik im Innenraum der frühen Modelle. Foto links: Der ID.3 fährt sich flott, komfortabel und sicher



Knubbel: Drehschalter zum Einlegen der Fahrstufen. Foto darüber: Kofferraum mit 385 bis 1267 Liter Volumen



Checkpunkte:

- **Digitale Funktionen?**
- **Bildlauf im Display?**
- **Klimaanlage okay?**
- **Funktion Fensterheber?**

Rückrufe:

- **Befestigung Spurstange**
- **Lenkgetriebe**
- **ESP-Aggregat**
- **Beifahrer-Airbag**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die meisten ID.3-Kunden wählten die E-Maschine mit 150 kW, zu ihr passt die Batterie mit 59 oder 77 kWh (netto). Wer überwiegend in der Stadt fährt, wird auch mit etwas weniger Leistung und kleinerem Akku auskommen. Allradantrieb mit zwei Motoren gibt's im ID.3 nicht.

		Pro (58 kWh)	Pro S (77 kWh)	GTX (79 kWh)
Leistung	kW (PS)	107 (145)	150 (204)	210 (286)
max. Drehm.	Nm bei 1/min	275	310	545
Leergewicht/Zuladung	kg	1812/458	1934/458	1985/445
Länge x Breite x Höhe	mm	4261 x 1809 x 1568	4264 x 1809 x 1564	4264 x 1809 x 1564
Gepäckraum	l/VDA	385-1267	385-1267	385-1267
Höchstgeschw.	km/h	160	160	180
Ladeleistung AC	kW	11	11	11
Ladeleistung DC	kW	124	145	185

Welches Modelljahr?

Auch wenn die Autos noch jung und teuer sind: Kaufen Sie wenn möglich einen ID.3 aus der Zeit nach der Modellpflege 2023! Vor-Facelift-Autos sollten mindestens den Software-Stand 3.2 haben, der eine brauchbare digitale Stabilität erwarten lässt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Lines, Pakete und Editionsmodelle, die VW für den ID.3 anbot, waren vielfältig, nicht immer übersichtlich aufgebaut und teilweise recht kurzlebig. Deshalb nennen wir hier die Ausstattungsfeatures, die ein perfekt ausgestatteter ID.3 haben sollte - streichen Sie das für Sie Unnötige bitte selbst. Also: adaptives DCC-Fahrwerk, Head-up-Display mit Augmented Reality, Navigationssystem „Discover Pro“, Matrix-LED-Scheinwerfer mit automatischer Regulierung, 19-Zoll-Räder, Assistenzsystem „Travel Assist“, Spurwechselassistent. Und: die wunderbar stützenden ErgoActive-Sitze vorn mit Beheizung.

Was kostet er?

Gebrauchte E-Autos werden derzeit generell günstig gehandelt, das gilt auch für den ID.3. Der Einstieg erfolgt bei 14 000 Euro für ein Exemplar mit 110-kW-Maschine und über 90 000 km Laufleistung. Für 150 kW - die mit Abstand populärste Motorisierung - mit maximal 60 000 km sind schon 19 000 Euro anzulegen. Voll ausgestattete ID.3 sind selten.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾		Betriebskosten in Euro			
	Pro	Pro S	im Jahr	Pro	Pro S	GTX
2023	-	30 948,-	Steuer ²⁾	0,-	0,-	0,-
2022	-	26 208,-	Haftpflicht	500,-	505,-	516,-
2021	21 969,-	22 809,-	Teilkasko	244,-	237,-	251,-
2020	20 182,-	21 837,-	Vollkasko	665,-	667,-	806,-
2019	-	-	Wartung	210,-	210,-	235,-
2018	-	-	kWh/100 km	15,3	15,7	14,5

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der iD3 setzt bei Sicherheit, Lenkung und Bremsen Maßstäbe in seiner Klasse und spielt außerdem die Vorteile der Elektromobilität voll aus. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum fällt dagegen leider etwas ab. Auch die Software hat manchmal Tücken, und in Sachen Zuladung ist die Grenze schnell erreicht.

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

VW ID.3 (150 kW): Einzeltest 20/20, 13/23, Vergleichstest 21/20, 11/21, 17/21, 16/23, 1/24; ID.3 GTX: Fahrbericht 21/24, Kurzttest 5/25; ID.3 Pure (125 kW): VT 17/21, KT 6/25.

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MITTEL KLA

Trotz des großen SUV-Hypes sind gebrauchte Mittelklasse-Fahrzeuge weiterhin beliebt bei **FAMILIEN UND VIELFAHRERN** – insbesondere die deutschen Hersteller dominieren diesen Markt mit ihren praktischen Kombi-Modellen.

Wie die gesellschaftliche scheint auch die automobilen Mittelschicht nach und nach auszudünnen. Einige Hersteller haben sich aus diesem einst so starken Segment bereits zurückgezogen oder Limousinen und Kombis durch trendige SUV ersetzt. Doch es ist in erster Linie der Neuwagenmarkt, der von diesem Trend betroffen ist. Bei den Gebrauchten, um die es in diesem Heft ja geht, existiert weiterhin eine große Vielfalt an Marken und Modellen. Hier sorgt ein noch immer starker Strom an ehemaligen Dienstwagen und Leasingfahrzeugen für kontinuierlichen Nachschub und noch bezahlbare Preise.

Besonders beliebt waren und sind die klassischen Premium-Modelle aus deutscher Produktion wie Mercedes C-Klasse, BMW Dreier und Audi A4, die jeweils als Limousine oder Kombi zu haben sind; der VW Passat mischt ebenfalls in der Spitzengruppe mit. Doch auch bereits eingestellte Modelle wie Ford Mondeo, Mazda 6 oder Opel Insignia sind dank ihres guten Preis-

Leistungs-Verhältnisses beliebte Gebrauchte. Viele dieser Autos sind ehemalige Leasing- oder Dienstwagen und zumeist recht gut ausgestattet. Der Dieselanteil ist bei ihnen hoch, da es sich oft um Langstreckenfahrzeuge handelt. Selbstzünder ab dem Jahr 2015, in dem die Euro-6-Norm eingeführt wurde, sind ihren Euro-5-Vorgängern auf jeden Fall vorzuziehen – wobei diese jetzt ohnehin langsam vom Markt verschwinden. Aufgrund der früheren staatlichen Förderung und attraktiver Dienstwagen-Besteuerung tummeln sich nun auch viele Plug-in-Hybride unter den gebrauchten Mittelklassewagen.

Suchen Sie weniger nach einem Packesel, sondern viel mehr nach einem kompetenten Reiseauto, dann sollten statt der populären Kombis auch die selteneren und oft günstigeren Limousinen in den Blick genommen werden.

Wer in der Mittelklasse gern elektrisch fahren will, findet vor allem ein Modell in den Gebrauchtbörsen: das Model 3 von Tesla. Wir nehmen die Stromer-Limousine genauer unter die Lupe.

SSE

Audi A4



Mazda 6



Tesla Model 3



INHALT

Audi A4	100	Mercedes C-Klasse	106
BMW Dreier	102	Opel Insignia B	108
Ford Mondeo	104	Tesla Model 3	110
Mazda 6	105	VW Passat	112