

- STÄRKEN
- SCHWÄCHEN
- PREISE

GEBRAUCHTWAGEN



Audi Q3



Ford Kuga



Kia Ceed



Mazda CX-5



Skoda Kodiaq



Renault Kangoo



BMW Z4



VW T-Roc



Toyota Aygo



Porsche 911



Mercedes-Benz G-Klasse



Tesla Model 3

100

TOP-MODELLE IM CHECK

**Ausgabe
2026**

Zahnriemen als Motorkiller

Vorsicht bei Gebrauchtwagen mit Zahnriemen im Ölbad!

Gebrauchte Elektroautos

Sind Secondhand-Stromer aktuell eine clevere Alternative?

Tacho-Manipulation

Betrüger haben bei vielen Autos immer noch zu leichtes Spiel



26001

4 198149 607504

Mai 2026 • Deutschland 7,50 € Österreich 8,30 € Schweiz 12,00 CHF | BeNeLux 8,70 € | Italien, Spanien, Slowenien 10,20 € | Griechenland, Finnland 10,80 € | Dänemark 99,95 DKK

Motor
Klassik

Motor Klassik

Die faszinierende Welt der Oldtimer und Youngtimer von

auto
motor
sport

Extra
Alles über Reifen
für Klassiker
Geschichte, Tipps, Händler



FREUNDE FÜRS LEBEN

Porsche 911 2.4 | Alfa Romeo GT 1300 Junior | Ford Mustang GT 1968



Kompressor vs. Sauger-V8:
Jaguar XJR & Mercedes E 500



Der Ford-T-Spezialist:
Rudolf und die 100-Jährigen



Im Klassiker über die Alpen:
Touren-Tipp zum Nachfahren

Audi Sport Quattro S1 E2

Röhrls Rallye-Monster: 530 PS,
0-100 in 2,8 Sekunden



Kaufberatung 7 Cabrio-Klassiker | Service Alles zum Saison-Start

Neue Inhalte | Frischer Look | Mehr Lesespaß | Bildstarke Fahrberichte

Entdecken Sie die neue Motor Klassik: jetzt im frischen Design und mit spannenden Rubriken. Tauchen Sie ein in großzügige Bildstrecken und faszinierende Fahrberichte. Auf starken 164 Seiten warten mehr Service und mehr Modelle auf Sie.



Im Handel oder online bestellen
www.motor-klassik.de/erleben

JETZT NEU ERLEBEN

HOHE PREISE TROTZ MARKTBELEBUNG



Uli Holzwarth über den anziehenden Gebrauchtmkt, von dem preissensible Käufer in manchen Klassen aber wegen **GERINGER VERFÜGBARKEIT UND HOHER PREISE** kaum profitieren.

Am Horizont des Gebrauchtmkts kann man ihn wohl sehen, den leichten Silberstreif. Das gelingt zumindest den Experten der Branche. Die ziehen ihren Optimismus für eine spürbare Belebung aber nicht aus dem leichten Zuwachs von 0,5 Prozent bei den Besitzumschreibungen des vergangenen Jahres. Sondern vor allem aus den Neuwagenauslieferungen der Jahre 2022 und 2023, die damals nach den Lieferengpässen der Corona-Zeit wieder stark angestiegen waren.

Diese Autos kommen nun in größerer Zahl als drei- und vierjährige Flotten- oder Leasing-Rückläufer auf den Gebrauchtmkt. Ein Zufluss, von dem vermutlich nur Kaufinteressenten von Businessfahrzeugen der Mittel- und Oberklasse profitieren werden, weil er ihnen ein größeres Angebot bei sogar leicht sinkenden Preisen beschert.

Wer sich diese – absolut betrachtet – noch immer teuren Autos nicht leisten kann oder will, wird allerdings leer ausgehen, denn die Situation bei

den Kleinwagen und in der Kompaktklasse bleibt angespannt. Wegen des zunehmend schwindenden Angebots sieht man sich hier weiterhin mit einem reinen Verkäufermarkt mit entsprechend hohen Preisforderungen konfrontiert.

Davon kann bei gebrauchten Stromern keine Rede sein: Deren Wertverlust ist nach wie vor überdurchschnittlich, obgleich die Akzeptanz bei Gebrauchtkäufern leicht wächst. Da gebrauchte E-Autos von den neuen Förderprämien nicht profitieren, geraten deren Restwerte aktuell noch mehr unter Druck.

Ähnlich geht es Gebrauchtwagen mit einem angekratzten Ruf aufgrund von Konstruktionsmängeln. Dazu zählen beispielsweise jene mit Motoren, deren Zahnriemen im Ölbad läuft. Hier kann schon das Einfüllen des falschen Öls in einem kapitalen Motorschaden enden! Bei welchen Antrieben Gebrauchtkäufer besonders kritisch sein sollten, beleuchten wir ab Seite 20 in einem ausführlichen Report. Viel Spaß beim Lesen!

IMPRESSUM



Chefredaktion: Michael Pfeiffer, Birgit Priemer

Content Delivery Management:

Matthias Ackermann (Produktion), Stefan Widmann (Produktion), Edwin Meister (Daten), B.Eng. Annette Bender-Napp, Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

Redaktionsleitung: Uli Holzwarth

Redaktion: Annette Bender-Napp, Henning Busse, Stefan Cerchez, Hendrik Dieckmann, Jens Dralle, Thimo Fleck, Dirk Gulde, Gregor Hebermehl, Thomas Hellmanzik, Clemens Hirschfeld, Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Philipp Körner, Heinrich Lingner, Claudius Maintz, Michael von Maydell, Carl Nowak, Marcus Peters, Sebastian Renz, Bernd

Stegemann, Gerd Stegmaier, Jörn Thomas, Sascha Wölfel, Peter Wolkenstein
Fotografen: ADAC, Allianz, Harald Almonat, Karl-Heinz Augustin, Maximilian Balázs, Sveinn Gunnar Baldvinsson, Jan Bürgermeister, DEKRA, Dino Eisele, Jim Fets, Rossen Gargolov, Getty Images, Jonas Greiner, Wolfgang Groeger-Meier, Achim Hartmann, Hersteller, Frank Herzog, Sabine Hofmann, IMAGO, Beate Jeske, Tyson Jopson, Caroline Jüngling, Thomas Küppers, Stephan Lindloff, Claudius Maintz, Stan Papior, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Uli Sonntag, Lena Willgalis, Daniel Wollstein

Layout: Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Olga Kunz, Sandra Ngnoubamdjum

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart

Geschäftsführung: Stefan Karcher, Michael Samak

Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Stefan Karcher

Leitung Digital: Christian Jehle

Publisher Automobil: Maik Müller

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: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Telefon: 040-855 388 90
E-Mail: motorpresse@dpv.de
Web: shop.motorpresse.de/kontakt

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.

Ausführliche Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten finden Sie jederzeit unter shop.motorpresse.de/datenschutz
Datenschutzanfragen: datenschutz@motorpresse.de

INHALT

6 Interview

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

9 Kaufvertrag

Musterdokument zum Herausnehmen

10 Gebrauchte Elektroautos

Secondhand-Stromer als clevere Gebrauchtwagen-Alternative? Wir zeigen, worauf es ankommt

16 Autoreparatur mit Gebrauchtteilen

Die Instandsetzung zerbeulter Karosserien mit gebrauchten Teilen soll günstiger und nachhaltiger sein. Wie das funktioniert, klärt der Report

20 Der Zahnriemen als Motorkiller

Zahnriemen im Ölbad bergen Risiken, die sogar im Motorschaden enden können. Ein Report über die Ursachen und die betroffenen Motoren

26 Tacho-Betrug

Versuche mit der TU Berlin zeigen, wie leicht Betrüger den Kilometerstand selbst bei modernen Gebrauchtwagen manipulieren können

30 Kleinwagen und Minicars

66 Kompaktwagen

96 Mittelklasse

112 Oberklasse

124 Sportwagen & Cabrios

136 SUV & Geländewagen

176 Vans & Hochdachkombis



Peugeot 208



BMW Fünfer



VW
Golf



Audi TT



Opel Astra



Hyundai
i10



Toyota
RAV4



Mercedes
B-Klasse

VERZEICHNIS ALLER AUTOS

Audi A1	32	Skoda Octavia	88	Ford Kuga	146
Citroën C3	34	Toyota Auris	90	Ford Puma	148
Dacia Sandero	35	VW Golf VIII	91	Honda CR-V	150
Fiat 500	36	VW Golf VII	92	Hyundai Tucson	151
Ford Fiesta	38	VW ID.3	94	Kia Sorento	152
Honda Jazz	40	Audi A4	98	Kia Sportage	154
Hyundai i10	41	BMW Dreier	100	Mazda CX-5	155
Hyundai i20	42	Ford Mondeo	102	Mercedes GLA	156
Kia Rio	43	Mazda 6	103	Mercedes GLC	157
Mazda 2	44	Mercedes C-Klasse	104	Mercedes G-Klasse	158
Mini	45	Opel Insignia B	106	Mini Countryman	160
Mitsubishi Space Star	46	Tesla Model 3	108	Opel Crossland	161
Opel Corsa	47	VW Passat	110	Opel Grandland	162
Peugeot 208	48	Audi A6	114	Peugeot 2008	164
Renault Clio	50	BMW Fünfer	116	Porsche Cayenne	165
Renault Twingo	52	BMW Siebener	118	Range Rover Evoque	166
Seat Ibiza	53	Jaguar XF	119	Renault Captur	167
Skoda Fabia	54	Mercedes E-Klasse	120	Skoda Kodiaq	168
Smart Fortwo/Forfour	56	Mercedes S-Klasse	122	Toyota RAV 4	170
Suzuki Swift	58	Skoda Superb	123	Volvo XC90	171
Toyota Yaris	59	Audi A5	126	VW T-Roc	172
Toyota Aygo	60	Audi TT	127	VW Touareg	173
VW Polo	62	BMW Vierer	128	VW Tiguan	174
VW Up	64	BMW Z4	129	BMW Zweier Tourer	178
Audi A3	68	Mazda MX-5	130	Citroën Berlingo	180
BMW Einser	70	Mercedes SLK/SLC	131	Ford Galaxy/S-Max	181
Ford Focus	72	Porsche 911	132	Mercedes B-Klasse	182
Honda Civic	74	Porsche Boxster/Cayman	134	Mercedes V-Klasse	184
Hyundai i30	75	VW Beetle Cabrio	135	Opel Zafira (Tourer)	185
Kia Ceed	76	Audi Q5	138	Renault Kangoo	186
Mazda 3	77	Audi Q3	140	VW Caddy	188
Mercedes A-Klasse	78	BMW X3/X4	141	VW Touran	190
Opel Astra	80	BMW X1	142	VW Multivan T6.1	192
Peugeot 308	82	BMW X5/X6	144	VW Sharan	194
Renault Mégane	84	Dacia Duster	145		
Seat Leon	86				

ZAHL DER GEBRAUCHT-WAGEN STEIGT WIEDER

MICHAEL TZIATZIOS, Gebrauchtwagen-Experte bei DEKRA, über die Aussichten für eine spürbare Belebung des Secondhand-Markts, die aktuelle Situation bei gebrauchten Elektroautos und die Möglichkeiten, manipulierten Steuergeräten auf die Schliche zu kommen.



Foto: Thomas Küppers, DEKRA

Herr Tziatzios, 2025 wechselten 6512427 Pkw den Besitzer. Das ist zwar ein leichter Zuwachs von 0,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, aber immer noch weit entfernt von den knapp 7,2 Millionen Besitzumschreibungen des Vor-Corona-Jahres 2019. Gab es in den letzten zwölf Monaten dennoch signifikante Veränderungen auf dem Gebrauchtmrkt?

Wir sehen ein Spannungsfeld zwischen sinkenden Preisen bei Elektroautos und einer stabilen Nachfrage

nach klassischen Verbrennern. Zum Preistrend insgesamt: Wir hatten im ersten Halbjahr 2025 einen Anstieg, gegen Ende des Jahres eine leicht rückläufige Tendenz. Im Januar 2026 setzte sich dieser Trend fort. Gebrauchte E-Autos gelten oft als günstig, liegen preislich aber nach drei Jahren häufig noch auf dem Niveau vergleichbarer Verbrenner oder darüber – weil ihre Neupreise eben deutlich höher waren.

Sehen Sie Anzeichen für eine Belebung, die den Secondhand-Markt wieder auf ein Niveau wie vor der Pandemie heben könnte?

Was die Stückzahlen angeht, dürfte es dieses Jahr durchaus nach oben gehen. Rund um die Corona-Zeit gab es ja extrem lange Lieferzeiten bei Neufahrzeugen. In den Jahren 2022 und 2023 sind die Auslieferungen dann wieder deutlich gestiegen – und viele dieser Fahrzeuge kommen jetzt, nach Ende der Leasing-Laufzeit, auf den Gebrauchtmrkt.

Darf man also bald auf ein größeres Gebrauchtwagenangebot aller Hersteller hoffen?

Interessanterweise gilt das nicht für alle Hersteller. Manche haben für dieses Jahr bei uns eher weniger Fahrzeuge zur Rücknahme in den Werken und Niederlassungen angekündigt. Bei anderen Marken sind die Zahlen dagegen hoch, und das gilt wahrscheinlich auch für die großen Leasinggesellschaften. Wobei angesichts der teils unsicheren Weltpolitik manche Flottenbetreiber zurzeit dazu tendieren, ihre Fahrzeuge doch noch länger zu halten. Der Markt ist sehr stark in Bewegung und deshalb tatsächlich schwer einzuschätzen.

Rechnen Sie wegen des größeren Angebots dann mit nachgebenden Gebrauchtpreisen, die sich im vergangenen Jahr in den meisten Segmenten auf einem noch immer hohen Niveau stabilisiert haben?

Ich glaube schon, dass wir bei den Modellen, die in größerer Stückzahl geleast werden, insgesamt ein sinkendes Preisniveau sehen werden. Das betrifft vor allem auch Elektro- und Hybridfahrzeuge. Wenn jetzt viele Fahrzeuge auf den Gebrauchtmrkt kommen, kann ich mir kaum vorstellen, dass die Preise dieser Modelle stabil bleiben.

Das entspannt eventuell die Situation bei den typischen Business-Autos der Mittel- und Oberklasse. Doch wie sehen Sie die Preisentwicklung bei gebrauchten Klein- und Kompaktwagen, die nach dem ersatzlosen Produktionsende von Hyundai i10 oder Ford Focus weiteren Schwund zu verzeichnen haben?

Sie sprechen einen wichtigen Punkt an. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Lage in diesem Bereich sicher nicht entspannt, eher im Gegenteil. Wir hatten schon vor einem Jahr einen echten Verkäufermarkt bei den Klein- und Kompaktwagen. Die Nachfrage auf dem Gebrauchtmittelmarkt nach diesen Fahrzeugen ist hoch, das Angebot wird eher noch geringer. Das stellt Interessenten teilweise vor echte Herausforderungen, etwas Passendes zu finden – erst recht zu dem Preis, den sie sich vorstellen.

Im Gegensatz dazu stehen die Restwerte gebrauchter Elektroautos unter Druck. Liegt das weiterhin an den bekannten Vorbehalten bei Reichweite, Ladeinfrastruktur und Akku-Lebensdauer? Und wird der Wertverlust nun auch noch durch die neue Förderprämie beschleunigt?

Die Vorbehalte sind tatsächlich nach wie vor dieselben. In einer Befragung von DEKRA und dem Meinungsforschungsinstitut Ipsos sagten im letzten Sommer 64 Prozent der Befragten, für sie würde ein gebrauchter Stromer eher nicht oder überhaupt nicht in Frage kommen. Auf jeden Fall oder sehr wahrscheinlich würden sich nur 19 Prozent für ein gebrauchtes E-Auto entscheiden. Das nenne ich mal Zurückhaltung. Was die Gründe angeht, sind Bedenken mit Blick auf die gebrauchte Batterie und auf die Reichweite weiterhin die wichtigsten Argumente.

Was kann man man tun, um die Akzeptanz von gebrauchten E-Fahrzeugen zu steigern?

Es geht um Transparenz, Aufklärung und Überzeugungsarbeit. DEKRA ist mit seinem patentierten Batterie-Schnelltest für Elektrofahrzeuge jetzt seit gut drei Jahren am Markt. Das ist ein Mittel, um für Vertrauen zu sorgen: Der Gesundheitszustand der Batterie wird unabhängig getestet. Ich kaufe dann eben nicht die buchstäbliche Katze im Sack – und das ist es ja, was viele Leute abschreckt.

Bringt das Thema Batterie-Test auch etwas für das große Ganze, also jenseits des konkreten einzelnen Fahrzeugs?

Das würde ich schon sagen, denn: Insgesamt zeigen unsere viele tausend Tests, dass die Batterien von Elektrofahrzeugen langlebig und verlässlich sind. Auch bei recht hohen Laufleistungen liegt der „State-of-Health“-Wert in den allermeisten Fällen noch über 90 Prozent. Natürlich gibt es auch Ausreißer, sonst bräuchte man den Test nicht. Aber insgesamt braucht niemand die Sorge zu haben, dass sich der Akku im Auto ähnlich verhält wie der im Smartphone – da haben ja viele die Erfahrung gemacht, dass nach recht kurzer Zeit die Kapazität spürbar abnimmt. Dass das bei den Autos ganz offensichtlich nicht so ist, müssen wir den Leuten vermitteln. Denn eins ist ja klar: Wenn der Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge nicht in

Gang kommt, dann laufen auch die Förderprogramme für die Neuwagen letztlich ins Leere.

Würde der Preisverfall für Elektrofahrzeuge milder ausfallen, wenn gebrauchte Stromer ebenfalls eine staatliche Förderung erhielten?

Das hätte auf jeden Fall Auswirkungen, keine Frage. Das ist ja auch einer der Punkte, der an der aktuell eingeführten Prämie kritisiert wird, dass die Gebrauchtfahrzeuge nicht mit eingeschlossen sind. Nun kann man natürlich sagen, die Gebrauchten sind ja schon als Neufahrzeuge gefördert worden, und es ergibt aus staatlicher Sicht wenig Sinn, dasselbe Fahrzeug zweimal zu bezuschussen. Andererseits: Wenn ich will, dass Familien mit niedrigem Einkommen E-Autos kaufen, dann wäre das Gebrauchtwagensegment vielleicht tatsächlich das näherliegende. Ich bin ohnehin gar nicht sicher, ob die Unterstützung beim Kauf der allerbeste Weg ist.

Gibt es aus Ihrer Sicht also geeignetere Maßnahmen, um die Attraktivität gebrauchter Elektroautos zu steigern?

Ja, das denke ich schon. Die Kaufprämie unterstützt einmalig, zum Einstieg. Danach wird man allein gelassen. Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass es etwas bringen würde, wenn die Unterstützung auch kontinuierlich erlebbar wäre, mal abgesehen von der Steuerbefreiung – zum Beispiel durch kostenfreies Parken, Wartungsgutscheine, eine verlässliche, langfristige Preisgestaltung beim Ladestrom oder was auch immer. Da gibt es mit Sicherheit Möglichkeiten jenseits einer Kaufprämie, erst recht, wenn sie nur für Neufahrzeuge gilt. Aber am Ende bin ich kein Politiker, und das ist wahrscheinlich auch gut so.

Könnte der wohl noch länger nachwirkende Ölpreisschock mit den drastischen Preissteigerungen für Benzin und Diesel Secondhand-Stromern künftig zu mehr Zuspruch verhelfen?

Wir wissen natürlich alle nicht, wie sich die Weltlage mittelfristig entwickelt, aber eins ist vollkommen klar: Je höher die Spritpreise sind, umso eher wird das elektrische Fahren für manche attraktiv – unter bestimmten Voraussetzungen zumindest, wenn ich eine Lademöglichkeit habe und so weiter. Ob der Liter Diesel 1,65 Euro kostet oder 2,20 Euro, das macht in der Wirtschaftlichkeitsberechnung dann durchaus einen gewaltigen Unterschied, keine Frage. Man darf gespannt sein, wie sich der Vergleich der Antriebsarten vor diesem Hintergrund weiterentwickelt.

Sind Plug-in-Hybride aktuell die interessantere Alternative auf dem Gebrauchtmittelmarkt?

Je nach Nutzungsverhalten können diese Fahrzeuge tatsächlich interessant sein. Wenn der Zustand der Batterie getestet und zertifiziert ist, dann habe ich in einem solchen Auto das Beste aus zwei Welten: den Elektroantrieb für die kürzeren Strecken im Alltag und den Verbrenner für die Reise. Was natürlich keinen Sinn ergibt, ist, einen Plug-in-Hybrid zu fahren und ihn gar nicht zu laden – das kommt immer wieder vor. Dann fahre ich nur zusätzliches Gewicht spazieren. Aber wenn ich beide Antriebsarten nutze,

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

dann kann das tatsächlich ein gutes Konzept sein. Jeder muss dann für sich draufschauen, ob sich das Ganze rechnet, zum Beispiel auch mit Blick auf Kaskoprämien, die für die Hybride oft höher sind.

Neben solchen Teilzeitstromern oder den Elektroautos stammen zunehmend auch reine Verbrenner von chinesischen Herstellern. Werden Marken wie MG, Great Wall Motors oder BYD mittlerweile auch auf dem deutschen Gebrauchtmotor akzeptiert?

Da ist auf jeden Fall eine Entwicklung zu sehen, wenn auch bei den meisten Marken noch auf niedrigem Niveau. Für MG hat das Kraftfahrtbundesamt im vergangenen Jahr aber immerhin schon eine fünfstelligen Zahl von Besitzumschreibungen verzeichnet. Auch bei anderen Marken geht es langsam nach oben.

Der Dieselanteil bei den Besitzumschreibungen lag 2025 bei 27,3 Prozent. Unabhängig von den aufgrund des Iran-Kriegs im Frühjahr drastisch angestiegenen Preisen für Dieselmotorstoff: Sind moderne Diesel mit ihrer komplexen Abgasreinigung und den – je nach Fahrprofil – daraus entstehenden Problemen wie Ölverdünnung durch abgebrochene Regenerationszyklen, verkochte AGR-Ventile, defekte Partikelfilter oder gar Turbolader-Schäden als Gebrauchtwagen überhaupt noch zu empfehlen, da die Nutzung durch Vorbesitzer ja meist im Dunkeln bleibt?

Das ist ein interessanter Punkt. Wir hatten es ja vorhin vom Thema Gesundheitszustand der Batterie bei Elektrofahrzeugen. Inzwischen muss man eigentlich sagen: Beim Elektroauto habe ich dank des Batterie-Tests immerhin ein Mindestmaß an Information dazu, wie das Fahrzeug behandelt worden ist und in welchem Zustand sein teuerstes Bauteil – in dem Fall der Akku – ist. Wenn ich überhaupt mal so viel über den Motor eines Verbrenners wüsste, wäre das schon einiges wert. Gerade beim modernen Diesel macht das Fahrverhalten, wie Sie sagen, potenziell jedoch einen großen Unterschied, und ich kann ja nicht „mal eben schnell“ reinschauen.

Bei Euro-6-Diesel-Fahrzeugen werden bei der Abgasuntersuchung schon seit einiger Zeit die Partikel gezählt. Geplant ist die Ausweitung dieses Verfahrens auf Euro-5-Diesel und moderne Benzin-Direkteinspritzer. Wie ist der Stand?

Aktuell werden die neue AU-Richtlinie und der neue Geräteleitfaden erarbeitet, die Anfang 2027 in Kraft treten sollen. Von meinen Kollegen, die in den entsprechenden Gremien mitarbeiten, weiß ich, dass zumindest in dieser neuen Regelung noch keine Ausweitung der Partikelzählung geplant ist. In den Vorschlägen der EU-Kommission für das geplante neue Roadworthiness Package gibt es Ideen für die Ausweitung der Partikelzählung und auch für die Messung von Stickstoffoxiden in der Zukunft. Es ist aber aktuell noch nicht klar, ob und – gegebenenfalls – wie diese Vorschläge umgesetzt werden. Wenn, dann würde das auf jeden Fall noch einige Jahre dauern.

Nicht nur Neu- und Gebrauchtwagen haben sich in den letzten Jahren enorm verteuert, sondern

auch die Werkstatt- und Teilekosten. Was sind die Gründe dafür?

Im Wesentlichen geht es hier um das Thema der allgemeinen Kostensteigerung, bei Löhnen, aber auch mit Blick auf Rohstoffe, Energie, Mieten und so weiter. So gesehen ist es ja kein Wunder, dass die Stundenverrechnungssätze in den Werkstätten steigen. DEKRA ermittelt jedes Jahr auf Basis seiner vielen tausend Schädengutachten – und zwar nur von Schäden, die auch tatsächlich repariert werden – die mittleren Stundensätze in einzelnen Regionen für Mechanik, Karosserie und Lack. In den letzten fünf Jahren sind diese Werte grob um zwei Drittel angestiegen. Und was die Teilekosten angeht, darf man natürlich auch nicht vergessen: Die Bauteile in modernen Fahrzeugen sind teilweise viel komplexer und auch hochwertiger als früher – zum Beispiel rund um Assistenzsysteme: Kameras, Radarsensoren und so weiter. Auch deshalb steigen natürlich die durchschnittlichen Ersatzteilpreise, zusätzlich zur allgemeinen Teuerung.

Wie können sich Gebrauchtkäufer vor teuren Reparaturen mit dem frisch erstandenen Gebrauchtwagen schützen?

Da ist die Empfehlung ganz klar, und die geht in Richtung Steuergeräte-Diagnose. Wir bieten das seit vielen Jahren als Dienstleistung an. Das Thema Manipulation von Steuergeräten wird immer wichtiger – so etwas sollte man unbedingt ausschließen, wenn man ein gebrauchtes Auto kauft.

Geht es da vor allem um das Zurückdrehen von Tachometern?

Darum zum einen, ja, das ist ein wichtiges Thema. Das „Drehen“ an der Laufleistung wird ja teilweise hoch professionell – und hoch illegal – angeboten. Aber es ist gar nicht so einfach, so etwas wirklich plausibel zu manipulieren. Zum Beispiel wird der Kilometerstand in ganz vielen verschiedenen Steuergeräten hinterlegt, so dass man einer oberflächlichen Manipulation schnell auf die Spur kommen kann. Aber Steuergeräte-Manipulation betrifft nicht nur das Thema Laufleistung.

Welche weiteren Manipulationen könnten das zum Beispiel sonst noch sein?

Es kommt auch vor, dass bestimmte Steuergeräte inaktiv sind. Oder, noch schlimmer, dass ein vorhandener Airbag vorgegaukelt wird: Die Airbag-Kontrollleuchte zeigt nichts an, obwohl ein Airbag gar nicht mehr da ist oder sogar mehrere. Bei einem Unfall ausgelöst, danach nicht ersetzt – da steckt bei manchen Fahrzeugen einiges an krimineller Energie drin. Und man will sich das Sicherheitsrisiko ja gar nicht vorstellen, was passiert, wenn ein Airbag gebraucht wird, aber im Ernstfall nicht vorhanden ist. Das Risiko, ein derart manipuliertes Auto zu kaufen, will bestimmt niemand eingehen. Deshalb sollte man an dieser Stelle sichergehen. Eine Steuergeräte-Diagnose ist daher auf jeden Fall gut angelegtes Geld.

„
**BEIM MODERNEN
DIESEL MACHT
DAS FAHR-
VERHALTEN
IM VORBEZITZ
POTENZIELL
EINEN GROSSEN
UNTERSCHIED,
OHNE DASS
MAN DARÜBER
INFORMATIONEN
BEKOMMT**“



Das Interview führte auto motor und sport-Redakteur Uli Holzwarth

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.

CLEVERE AL



Fotos: Rossen Gargolov, Achim Hartmann, IMAGO, Getty Images

TERNATIVE



ELEKTROAUTOS aus zweiter Hand – lohnt sich das? Aktuelle Fakten zu Haltbarkeit und Preisinfos für Kaufinteressenten.

Der Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland zeigte zuletzt schon auffallend große Unterschiede zwischen Elektrofahrzeugen und klassischen Verbrennern, was sich primär in der Preisentwicklung und der Kauflust der Verbraucher widerspiegelt. Laut dem AutoScout24 Gebrauchtwagen-Preis-Index (AGPI) verbilligten sich gebrauchte E-Autos zum Ende 2025 monatlich noch um 0,6 Prozent und notierten im November durchschnittlich bei 34 009 Euro.

Übers Jahr haben die Stromer damit 2,6 Prozent an Wert verloren. Diese Preisentwicklung steht im Kontrast zu anderen Antriebsarten: Das gesamte Preisplus auf dem Gebrauchtwagenmarkt ging Ende 2025 auf das Konto der Benziner, deren Durchschnittspreis um 0,7 Prozent auf 25 146 Euro stieg. Während Hybride mit 38 219 Euro preislich nahezu stabil blieben (minus 0,1 Prozent), mussten Diesel mit 28 126 Euro einen leichten Rückgang von 0,2 Prozent hinnehmen.

Das bewirkt die EV-Prämie

Die neuerliche Förderprämie verbilligt für viele den Neukauf – klar, dass die Preise für gebrauchte E-Autos noch stärker unter Druck geraten. Und es kommt noch dicker, weil das Elektroangebot weiter wächst.

Im Jahresvergleich stellten die Händler zuletzt 7,4 Prozent mehr gebrauchte Stromer in die digitalen Showrooms ein. Gleichzeitig sank die Nachfrage nach E-Autos um neun Prozent. Zum Vergleich: Benziner verzeichneten 5,2 Prozent weniger Klicks, und das Gesamtangebot an Gebrauchtwagen sank leicht um 0,6 Prozent.

Die anhaltende Zurückhaltung der Käufer bei gebrauchten E-Fahrzeugen

PROFI-TIPP: BELIEBTE GEBRAUCHT-STROMER MIT PREISEN, LAUFLEISTUNG UND MÄNGEL-INFO

Marke/Modell	Reichweite (WLTP)	Leistung	Baujahre	Durchschnittl. Preis	Durchschnittl. Laufleistung	Verfügbarkeit**	Darauf achten
Audi e-tron	283–436 km	230–370 kW	2018–2022	35 000 €	50 000 km	1277	Rückrufe und Softwareprobleme
BMW i3	190–308 km*	125–135 kW	2013–2022	18 000 €	35 000 km	371	Selten, aber teuer: defekte Antriebsmotoren
Fiat 500e	190–321 km	70–114 kW	seit 2020	20 000 €	15 000 km	1800	Seltene Probleme mit Ladesoftware, teuer
Hyundai Ioniq	250–311 km	88–100 kW	2016–2022	15 000 €	55 000 km	114	Kaum gravierende Probleme
Hyundai Kona Electric (1. Gen.)	305–484 km	100–150 kW	2018–2023	17 500 €	28 000 km	1140	Kaum gravierende Probleme
Kia e-Niro (1. Generation)	289–455 km	100–150 kW	2018–2022	21 000 €	50 000 km	172	Kaum gravierende Probleme
Mercedes EQA	402–531 km	140–215 kW	2021–2023	32 500 €	30 000 km	1156	Rückrufe
Mini Cooper SE	203–234 km	135 kW	2019–2023	20 000 €	30 000 km	947	Rückrufe, kleinere Hochvolt-Bauteile
Tesla Model 3	409–702 km	208–338 kW	seit 2017	27 000 €	45 000 km	ca. 1260	Fahrwerk, Detailmängel, Panasonic-Motoren
VW e-Golf	150–300 km*	85–100 kW	2014–2020	14 000 €	50 000 km	195	Sehr zuverlässig, günstige Reparaturmethoden
VW e-Up; Skoda Citigo, Seat Mii	150–260 km*	60–61 kW	2013–2023	12 500 €	35 000 km	363	Unterforderte Bremsen, kaum weitere Probleme
VW ID.3	352–604 km	107–240 kW	seit 2019	27 000 €	20 000 km	über 3500	Anfängliche Verarbeitungs- und Softwareprobleme

* kein WLTP-Wert vorhanden; ** Gebrauchttinserterate, Januar 2026



Thema Fahrwerk: Die hohen Gewichte der Antriebsbatterien strapazieren rasch die Gelenke



Batteriecheck per Diagnose: Der „State of Health“ (SOH) lässt sich elektronisch auslesen

wird durch eine aktuelle Dekra/Ipsos-Studie untermauert: 64 Prozent der Gebrauchtwagenkäufer in Deutschland können sich ein gebrauchtes reines Elektroauto eher nicht oder überhaupt nicht vorstellen. Dieser Wert liegt noch höher als bei der letzten Befragung 2023 (59 Prozent). Nur 19 Prozent würden sich „auf jeden Fall oder sehr wahrscheinlich“ für einen gebrauchten Stromer entscheiden.

Gebrauchtkäufer profitieren derzeit aber nur dann, wenn der Kaufpreis signifikant unter den subventionierten Neupreisen liegt, etwa bei weitverbreiteten Modellen. Eine Reihe davon haben wir oben für Sie aufgelistet. Lifestyle-Modelle wie der Fiat 500e waren vor zwei, drei Jahren noch teure Neuware. Doch der aktuell rabattierte Neupreis liegt noch unter dem Restwert früher Gebrauchtexemplare – eine Zwickmühle für die Verkäufer.

Die größten Sorgen der Studienteilnehmer betreffen jedoch den Zustand der Batterie (43 Prozent) und die Reichweite (41 Prozent). Hinzu

kommen Bedenken bezüglich der unklaren Restwerte (24 Prozent) und fehlender Lademöglichkeiten (27 Prozent). Angesichts der steigenden Neuzulassungen von E-Fahrzeugen betont Dekra-Geschäftsführer Jann Fehlauer, dass ein funktionierender Gebrauchtwagenmarkt immer wichtiger wird. Er stellt fest, dass der Handel Überzeugungsarbeit leisten müsse, um das Vertrauen der Kunden in die Qualität der gebrauchten Fahrzeuge, insbesondere den Zustand der Batterie, zu stärken.

Kein Haltbarkeitsproblem

Die Bedenken hinsichtlich der Lebensdauer und Leistungsfähigkeit der Akkus werden jedoch durch umfangreiche technische Analysen fachlich relativiert. Eine Auswertung der Stuttgarter Technologie-Beratungsfirma P3, die auf über 7000 analysierten Elektroautos basiert, zeigte, dass Batterien deutlich länger halten als vermutet. Der Gesundheitszustand der Batterie, als State of Health (SOH)

bezeichnet, gibt an, wie viele Prozent der vollen Kapazität noch genutzt werden können.

Die Ergebnisse der P3-Analyse zeigen, dass selbst E-Autos mit 200 000 oder 300 000 Kilometern Laufleistung im Durchschnitt noch über 87 Prozent SOH verfügen. Wissenschaftler des SLAC-Stanford Battery Center

kamen zu ähnlichen Erkenntnissen. Sie ermittelten eine durchschnittliche Lebensdauer von 313 000 Kilometern oder 14 Jahren, bevor die Reichweite signifikant nachlässt. Sie gehen davon aus, dass Batterien im realen Betrieb bis zu 38 Prozent länger halten als bisherige Labortests vermuten ließen.

Speziell bei hochwertigen E-Autos, die schon seit einigen Jahren auf dem Markt sind, finden sich bereits Verkaufsinserate mit hohen Laufleistungen. Nach aktuellem Kenntnisstand muss das kein Problem darstellen. Ein wichtiger Befund der Untersuchung ist, dass der Kapazitätsverlust der Batterie nicht linear verläuft: Der

AUDI E-TRON



Der 2022 in Q8 e-tron umbenannte SUV hält Platz und Luxus bereit. Die Autos sind reichlich zu finden und bieten eine hervorragende Qualität. Nur Rückrufe und Software-Updates sollten beachtet werden. Als Nachteil empfinden viele, dass zu Anfang die (seltenen) Basisversionen mit nur

geringer Reichweite zu finden waren und dass die On-Board-Lader nicht auf moderne Ladesprints ausgelegt sind. Das fein gemachte Familienauto taugt ansonsten auch hervorragend für Langstrecken, die es mit meist rund 400 Kilometern Reichweite auch gut bewältigen kann.



Mit einem Preisdurchschnitt von rund 35 000 Euro ist der e-tron deutlich günstiger und zudem luxuriöser als der günstigste neue Q4 e-tron

größte chemische Prozess, der den SOH auf etwa 95 Prozent sinken lässt, findet innerhalb der ersten 30 000 Kilometer statt. Danach verlangsamt sich der Alterungsvorgang deutlich. Nach etwa 100 000 Kilometern verfügen Elektroautos im Schnitt noch über gut 90 Prozent ihrer Kapazität – ein Wert, der sich danach kaum

noch verschlechtert. Dennoch können individuelle Nutzungsgewohnheiten den Verschleiß beeinflussen.

Stressfaktoren für die Batteriezeiten sind etwa sehr hohe oder niedrige Temperaturen, ständig hohe Ladeleistungen oder lange Standzeiten mit 100 Prozent Ladezustand (SOC). Um die bestehenden Vorbehalte wirk-

sam zu bekämpfen und das Vertrauen der Käufer in den Gebrauchtwagenmarkt zu erhöhen, sind laut Experten Transparenz und Qualitätssicherung entscheidend. Der Handel sollte den technischen Zustand der Batterie mit unabhängigen Prüfberichten dokumentieren und Garantien anbieten, um das Risiko für Käufer zu senken.

HYUNDAI KONA



Wenn der E-Gebrauchte ein ganz nüchternes Nutzfahrzeug für die Familie sein soll, spricht vieles für den elektrischen Hyundai Kona (und die eng verwandten Brüder Hyundai Ioniq und Kia e-Niro). Die Langzeitqualität ist richtig gut, das Format ungeheuer praktisch, chronische Krisenherde

sind praktisch unbekannt. Außerdem sind die Autos in großer Zahl zu finden. Über 300 Kilometer Reichweite gibt's noch dazu. Mit diesen Vorzügen und den günstigen Gebrauchtpreisen kann kein Neuwagen mit Förderprämie dem Kona Paroli bieten.

Zweckmäßig und mit ein paar Elektro-Stilelementen zeigt sich der kompakte Kona. Seine Ladeklappe steckt im ehemaligen Kühlergrill



VW E-GOLF



Den e-Golf hat kaum noch jemand auf dem Schirm, weil schon kurz nach Ende seiner Bauzeit die Reichweiten nach oben schnellten. Je nach Version gibt's hier WLTP-Werte von 150 oder 300 Kilometer, mehr nicht. Doch für typische Kurzstreckeneinsätze und Daheim-Lader genügt auch das.

Viel wichtiger: Im Elektro-Vergleich ist der e-Golf richtig günstig, besitzt immer eine üppige Ausstattung und zudem die Qualitätsvorzüge der siebten Golf-Generation. Wer keine XXL-Reichweite braucht, findet hier ein überdurchschnittlich gut gemachtes Auto für wenig Geld.



Die Wartung der Antriebselektrik ist mittlerweile in jeder Hinsicht erprobt. Falls doch mal was klemmt, hat der e-Golf eine eigene Fan-Basis, die für jedes Problem eine Antwort hat

Obwohl nur 12 Prozent der Befragten SOH-Tests als besonders hilfreich betrachten, ist dies ein klarer Hinweis darauf, dass gerade bei der Batterie noch Aufklärungsarbeit geleistet werden muss, bis der Gebrauchtmärkte für E-Autos wirklich in Gang kommt.

Text: Andreas Jüngling

FAZIT

Wollen oder brauchen? Wer gern das Neueste vom Neuen fährt, kann dank Neuwagen-Kaufprämie clever zugreifen, gerade bei eher teuren Lifestyle-Modellen mit (noch) hohen Gebrauchtpreisen. Kaufinteressenten, die aus rein rationalen Gründen

ein E-Auto suchen, finden jedoch auf dem Gebrauchtmärkte die deutlich günstigeren Angebote. Wo sich viele noch vor Haltbarkeitsproblemen von Akku und Antrieb fürchten, sind Kenner mittlerweile zuversichtlicher geworden.

DA GEHT NOCH WAS!

Vor allem wegen hoher Karosserieteil-Preise sind die **REPARATURKOSTEN** nach Unfällen stark gestiegen. Eine Alternative könnten gebrauchte Teile sein. Billiger wird es dadurch nicht immer. Aber es geht auch um Nachhaltigkeit.



Fotos: ADAC (2), Claimparts (1), Allianz (1), Claudius Maintz

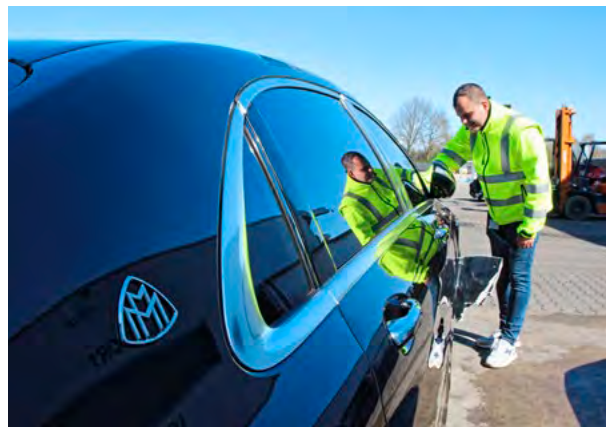
Vorne ist das Auto im Eimer, aus der Heckpartie lassen sich dagegen noch brauchbare Teile gewinnen

Seit drei Wochen steht der Audi A1 nun schon bei Klaus Menhofer in der Werkstatt: ein Streifschaden rechts, Tür und Seitenteil des Autos in der seltenen Farbe Aubergine-Metallic sind verschrammt. Der Werkstatt-Inhaber aus Pfronten (Bayern) und der Audi-Besitzer würden den Kasko-Schaden gerne nachhaltig reparieren – mit einer gebrauchten Tür. Doch die kommt erst nach drei Wochen an – stark beschädigt. Nachfrage beim Verkäufer, der Plattform Claimparts, die europaweit rund 5,5 Millionen Gebrauchtteile im

Angebot hat. Die Spedition habe das Teil beim Transport beschädigt, dann in einem Zentrallager vergessen, so Oliver Hallstein, zum Recherche-Zeitpunkt 2025 Geschäftsführer: „Das ist einer unserer schlimmsten Fälle. Aber zum Glück passiert das extrem selten.“ Insgesamt betrage die Reklamationsquote bei Claimparts nur rund 2,8 Prozent und liege damit weit unter der von Autoherstellern.

Bei einem aktuellen Skoda Fabia Combi kam die Secondhand-Tür (hinten rechts) pünktlich bei Menhofer an – und war auf einer Börse für Ge-

brauchtteile sogar rund 282,43 Euro billiger als vergleichbare Neuware. Allerdings mussten der Werkstatt-Chef und seine Kollegen zunächst Anbauteile entfernen und neue Grundierungen auftragen. Bis auf wenige Euro war der Preisvorteil so schnell verpufft. „Eine neue Tür bestelle ich, nehme sie aus der Schachtel, baue sie ein“, sagt Menhofer. Dass man mit Gebrauchtteilen preiswerter reparieren könne, „stimmt nicht ohne Weiteres“. Zumal moderne Autos immer schwieriger zu demontieren seien. „Es gibt Stoßfänger, die aus



Viel im Regal: Stefan Pohlensänger (l.) und Inhaber Ayton Kempers von Autorecycling Kempers in Meppen. Zerlegt wird auch mal ein Maybach (r.)



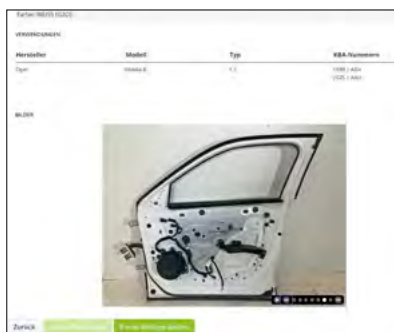
Thomas Ingna-ciuk und Karsten Hake (l.) de-montieren einen Ford Transit, Julia Boelsen einen Akku (Mitte). Auch im Angebot: Fer-rari-Heckklappe



Vorne top, hin-ten hopp: Nicht nur die Front des Golf VIII ist eine Teile-Mine. Fabian Fröhlich (r.) fotografiert eine Rückleuchte für den Verkauf

über hundert Einzelteilen bestehen.“ Lohnen könne es sich aber, wenn die Farben von Auto und Ersatzteil zueinanderpassen. Dann entfalle zumindest der Lackieraufwand.

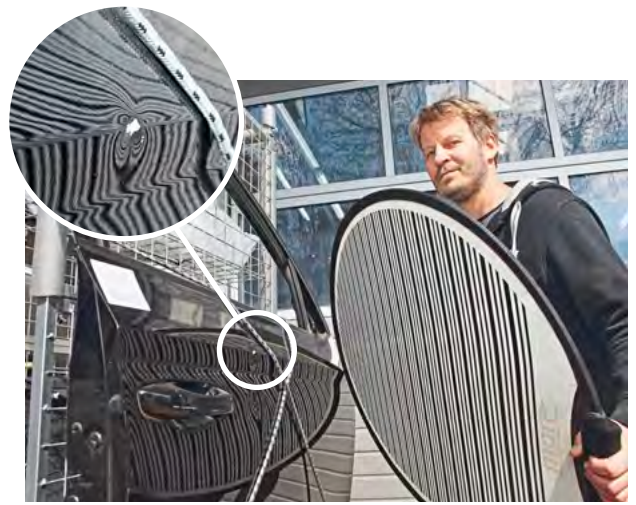
Statt zu tauschen, setzt Menhofer aber lieber instand. Zwar seien hierfür Spezialwerkzeug sowie gut ausgebildete und motivierte Fachkräfte nötig. Am Ende sei diese Reparatur-Art aber häufig die billigste und nachhaltigste Variante. Nach Allianz-Berechnungen verbraucht das Ausbeulen einer ID.3-Fronttür rund ein Fünftel weniger CO₂ als der Tausch gegen eine gebrauchte.



Klar und übersichtlich: So bietet Claimparts Werkstätten eine gebrauchte Tür für den Opel Mokka an

Noch ist der Markt für Zweite-Hand-Reparaturen von Kaskoschäden nicht richtig in Fahrt. Aber: In etwa zwei Jahren rechnet die Allianz mit einem „gut funktionierenden“ Gebrauchtteilehandel und einem Einsparpotenzial von bis zu zehn Prozent bei den Reparaturkosten. Auch die Autoversicherung könnte dann perspektivisch billiger werden. Sobald es in Deutschland „eine ausreichende Verfügbarkeit von gebrauchten Ersatzteilen auch für jüngere Modellreihen gibt“, könnte die Allianz nach eigenen Angaben einen

Zum Teil mehr
Einbauaufwand:
Secondhand-
Tür für den
Skoda Fabia.
Rechts: Diese
Gebrauchttür
kam beschädigt
bei Klaus
Menhofer an



Auf die Ge-
brauchttür für
den Audi A1 (l.)
hat Klaus Men-
hofer Wochen
gewartet. Durch
Altauto-Export
(r.) verschwin-
den Teile ins
Ausland



„Kfz-Tarif planen, der die Verwendung von verfügbaren gebrauchten Teilen beinhaltet“. Der Versicherer hofft, dass auch seine Mitbewerber bald auf Secondhand setzen, um so gemeinsam mehr Druck auf die Ersatzteilpreise der Autohersteller auszuüben. Denn bei Originalteilen können diese die Preise quasi diktieren. Zudem verlagert die Autoindustrie ihre Gewinnmarge zunehmend vom Autoverkauf in den Aftermarket.

„Mobilität wird so insgesamt teurer. Sie muss aber für jeden bezahlbar bleiben“, sagt Christian Sahr, Leiter des Allianz Zentrums für Technik (AZT). Laut Gesamtverband der Versicherer (GDV) sind die Ersatzteilpreise von 2015 bis 2025 pro Jahr um durchschnittlich 5,7 Prozent gestiegen, während die Inflationsrate im gleichen Zeitraum im Schnitt bei 2,6 Prozent lag. Beispiel: Der Durchschnittspreis einer Kofferraumklappe hat sich in zehn Jahren mehr als verdoppelt. Der Gedanke der Allianz: Gebrauchtteile könnten mehr Wettbewerb in die Branche tragen, so die Preispolitik der Autoindustrie unter Druck setzen und im Ergebnis für weniger stark steigende Preise sor-

gen. Dass die Hersteller die Pläne des großen Versicherers ernst nehmen, zeigt das Beispiel Mercedes. Der Hersteller vertreibt mittlerweile über sein Gebrauchtteile Center (GTC) selbst Teile mit Vorleben.

Nachhaltigkeit als Motiv

„Wir machen das nicht primär, um Kosten zu sparen“, sagt AZT-Chef Christian Sahr. Seinem Unternehmen gehe es um Nachhaltigkeit. Die Allianz gleiche auch Unwetterschäden aus, Umweltschutz liege daher im unmittelbaren Firmeninteresse. Der Versicherer präsentiert in einer Beispielrechnung, wie hoch die CO₂-Ersparnis gegenüber Neuteilen ausfallen kann. Der Einbau einer gebrauchten Fahrertür beim VW ID.3 spare 78,4 Prozent oder 64,9 Kilogramm des Klimagases ein. Hochgerechnet auf alle Reparaturen könnten in Deutschland unter Idealbedingungen 420 000 Tonnen weniger CO₂ ausgestoßen werden.

Laut Allianz konnten im April 2025 rund 25 Außenteile mit Ersatz aus zweiter Hand repariert werden – etwa Türen sowie Front- und Heckklappen, aber auch Spiegel, Schein-

werfer oder Rückleuchten. Einschränkung: „Sicherheitsrelevante Teile wie Lenkungen, Achsteile oder Räder werden nicht genutzt“, sagt Christian Sahr.

Doch wo sollen all die Teile herkommen? Einen Teil der Antwort gibt es kurz vor der Grenze zu den Niederlanden. In Meppen (Niedersachsen) zerlegen rund 70 Mitarbeiter von Autorecycling Kempers Autos. Firmenchef Ayton Kempers zeigt einen Golf VIII mit veritablem Heckschaden. Von hinten betrachtet wäre der VW ein Fall für die Presse, die Frontpartie aber ist völlig unversehrt. Also wird der Wagen zerlegt, die intakten Gebrauchtteile angeboten. Auch fabrikneue Fahrzeuge stehen hier. Warum, darf Kempers nicht sagen. Oft stehen rechtliche Gründe der Zulassung im Wege.

Kempers könnte noch viel mehr Autos zerlegen. Hauptproblem: Es fehlt an bezahlbarem „Material“, denn Altautos landen meist im Ausland. Für den Meppener liegt der Grund vor allem darin, dass Exporteure in Restwertbörsen für Totalschäden das meiste Geld auf den Tisch legen können. Ihre Fixkosten

sind oft niedriger als die moderner Recyclingbetriebe, die sich an strenge Umweltvorgaben halten müssen. „Hier könnte es eine Idee sein, dass nur zertifizierte Verwerter Gebote abgeben dürfen“, sagt der 29-Jährige und nennt beispielhaft bekannte Missbrauchs-Szenarien. So gebe es selbst für komplett zerstörte Wracks von Luxusmodellen oft hohe Gebote.

Die Vermutung: Den Käufern komme es hier vor allem auf Fahrgestellnummer und Papiere an, um so gestohlene Autos „legalisieren“ zu können. Zudem könne ein Wrack unter bestimmten Voraussetzungen im Ausland erneut ohne Vorführung beim Zulassungsamt angemeldet, versichert und dann verbotenerweise als gestohlen gemeldet werden. Oder oberflächlich repariert als „unfallfrei“ in deutschen Gebrauchtwagenportalen landen.

Wie Auto-Recycling gut funktionieren kann, zeigt das Beispiel Frankreich. Werkstätten müssen ihren Kunden dort auch ein Reparaturangebot mit Gebrauchtteilen machen. Weil viele Franzosen sich für die im Schnitt rund 300 Euro günstigeren Recycling-Reparaturen entscheiden, werden im Nachbarland mehr Alautos professionell zerlegt. Der Markt funktioniert: In Frankreich fallen von 40 Millionen zugelassenen Autos pro Jahr etwa 1,2 Millionen „zur Entsorgung an“, während es hierzulande nur rund 300 000 sind – bei etwa 50 Millionen zugelassenen Pkw.

Für Deutschland wünscht sich die Allianz ähnliche gesetzliche Vorga-

ben wie im Nachbarland. „Wir würden es befürworten, wenn der Gesetzgeber ähnliche Rahmenbedingungen wie in Frankreich einführen würde“, so AZT-Leiter Sahr. Das Argument: Der Kunde könne sich frei entscheiden und müsse nicht in jedem Fall mühsam davon überzeugt werden, dass Alt so gut sein kann wie Neu. Die Allianz hat in einer Umfrage herausgefunden: 89 Prozent der Befragten würden einer Reparatur mit gebrauchten, aber vollständig intakten und zertifizierten Ersatzteilen zustimmen. In Großbritannien werden bei Allianz-versicherten Flottenfahrzeugen seit Juli automatisch Gebrauchtteile für nicht sicherheitsrelevante Reparaturen verwendet.

Unfallautos zu Verwertern

Deutschlands größter Versicherer betont, dass er bereits heute Totalschäden „gezielt nicht in Restwertbörsen“ steuere, sondern Verwertern zuführe, so Christian Sahr, „da gibt es eine klare Anweisung an unsere Sachverständigen. Hier haben wir einen Riesenhebel.“ Problem nur: Andere Versicherer ziehen noch nicht mit. Ein Hoffnungsschimmer ist die neue EU-Altauto-Verordnung, die das Auto-Recycling frühestens ab dem Sommer stärken soll.

Bei Teilehändler Claimparts geht man davon aus, dass in Deutschland jährlich von 600 000 Totalschäden etwa 60 000 bis 80 000 „zur Teilegewinnung geeignet“ sind. Von 30 relevanten Teilen eines Autos könnten in der Regel pro Auto 20 noch einmal

genutzt werden. Konzentriert man sich auf die 25 wichtigsten Modelle aller drei- bis zehnjährigen Autos, lassen sich 80 Prozent der nachgefragten Teile anbieten (Stand April 2025).

Mehr Umsatz verzeichnet Claimparts auch, weil viele Hersteller neue Ersatzteile oft gar nicht oder nur stark verzögert liefern können. Benutzte Komponenten können da ein Ausweg sein. Zumal sie in aller Regel jünger als das Auto sind, in dem sie ihr neues Leben starten.

Zudem macht Claimparts das Vorleben der Ersatzteile nachvollziehbar. So können Werkstätten das Teile-Vorleben abrufen. Die Lack-schichtdicke wird ebenfalls gemessen und auf der Bestellplattform angegeben, Werkstatt-Mitarbeiter können den gewünschten Artikel auf vielen Fotos von allen Seiten begutachten.

Recycler Kempers behandelt die Secondhand-Ware, als wäre sie neu: Bevor ein Scheinwerfer den Betrieb verlässt, wird er im Mini-Studio fotografiert, im Versandkarton ausgeschäumt verpackt. „Wir brauchen das Bewusstsein, das Gebrauchtteile nicht schlechter als Neuteile sein können“, sagt Kempers.

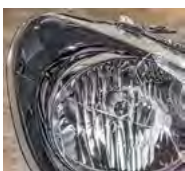
Längst hat Claimparts nicht mehr nur Karosserieteile für die Reparatur nach Unfällen im Angebot, sondern auch Mechanik-Komponenten. Und mindestens zwölf Monate Garantie gibt es auch noch.

Text: Claudius Maintz



„Wir machen das nicht primär, um Kosten zu sparen“

Christian Sahr,
Allianz Technik
Zentrum



Identteil Golf V



Originalteil
VW Golf V

Kleines Teile-Lexikon

Welche Teile-Arten gibt es auf dem Markt, wo sind die Unterschiede?

Originalteil

Von einem Zulieferer für einen Autohersteller gefertigtes Ersatzteil mit dem Logo der Automarke (zum Beispiel Mercedes, BMW, Audi, Ford oder VW) auf dem Teil selbst oder auf der Verpackung. Oft am teuersten.

Identteil oder Original-Identteil

Gleiches Teil wie Originalteil, oft vom selben Produktionsband des Zulieferers. Einziger Unterschied: Das Logo des Autoherstellers fehlt, stattdessen ist oft das Signet des Zulieferers (z. B. Hella, siehe Foto) zu sehen.

Nachbauteile

Produziert von anderen namhaften Zulieferern in gleich guter Qualität wie die Original- oder Identteile (siehe oben). Oft sind diese Firmen auch als Erstausrüster anderer Automodelle tätig – was als Qualitätsnachweis gilt. Vorsicht

hingegen bei Nachbauteilen von Anbietern, die keine Erstausrüster oder namhaften Automobilzulieferer sind! Hier sollte man unbedingt auf Qualitätsunterschiede achten – besonders bei Plagiaten, die oft nur schwer zu erkennen sind.

Gebrauchtteile

Stammen zum Teil aus Unfallautos (intakte Karosserieteile). Oft sind hier auch kleine Teile erhältlich, die es neu nur in Kombination mit anderen Teilen gibt. Sie eignen sich auch gut für zeitwertgerechte Reparaturen.

Aufbereitete Teile

Lichtmaschinen, Klimakompressoren, Getriebe oder auch runderneuerte Reifen – all das kommt aufbereitet oft nochmals zum Einsatz. Vertrags- und freie Werkstätten bieten diese generalüberholten Komponenten an, insbesondere für ältere Autos.



WENN DER ZAHNRIEMEN ZUM MOTORKILLER WIRD

Als Effizienzsteigerer erdacht und mit den Jahren verrufen:
ZAHNRIEMEN IM ÖLBAD machen Besitzern Kummer und stellen
Secondhand-Käufer vor Fragen. Wir zeigen, welche Motoren be-
troffen sind, wo die Probleme liegen und wie man sie lösen kann.

Schon beachtlich, wie es gelingt, den Hubkolben-Verbrennungsmotor, der ja auf weit über 150 Jahre zurückliegenden Erfindungen der Herren Otto und Diesel basiert, immer effizienter werden zu lassen. Klar: Was sich leichter bewegen lässt, benötigt weniger Energie, um ins Laufen gebracht zu werden. Aus demselben Grund unterscheidet sich ein schlankes Rennrad so stark von einem Allerweltsfahrrad, das vor dem Bahnhof steht.

Im laufenden Motor bleibt viel Energie für den Antrieb der Nockenwelle(n) auf der Strecke. Und das kostet Sprit. Während langlebige Lkw-Motoren mit viel Gewicht und Drehmoment ihre Nockenwellen mit unzerstörbaren Zahnradern drehen und die alten Dauerläufer von Mercedes und Co. zur Ventilsteuerung auf fingerdicke Doppelketten setzen, entschieden sich andere Hersteller schon früh für die Verwendung von Zahnriemen aus Gummi. Die laufen leiser als Metallketten, verbrauchen weniger Energie, sind deutlich billiger herzustellen, einfacher einzubauen und sparen noch dazu an Gewicht.

Der einzige Nachteil besteht darin, dass alle Jubeljahre oder nach

einer Fahrleistung von rund 100 000 Kilometern (mal mehr, mal weniger) der Riemen präventiv zu wechseln ist. Schließlich altert jede Gummimischung irgendwann, verliert an Spannkraft, härtet aus und wird spröde. Mit unterschiedlicher Haltbarkeit kennen wir das von fast allen Arten – vom Brotbeutel-Gummi bis zum Autoreifen.

Der Wechsel geht zwar ins Geld, weil die Kurbel- und Nockenwellen sorgfältig in der richtigen Position fixiert werden müssen und zudem meist auch die Kühlmittelpumpe getauscht wird, aber immerhin handelt es sich um planbare Kosten. Weil ein intakter Zahnriemen, wie unten auf der Seite beschrieben, über Gedeih und Verderb eines Motors entscheidet, werden die Riemen in einer gewissen Breite hergestellt und von innen durch Metallgewebe verstärkt. Schließlich soll das Ganze ja halten.

Jagd nach mehr Effizienz

Mit der Frage, ob sich im Ventiltrieb nicht doch noch ein Quäntchen Kraftstoff einsparen ließe, beschäftigte sich schon so mancher Ingenieur. Viele schossen dabei übers Ziel hinaus, wie etwa bei BMW und VW

um die 2010er-Jahre. Damals sorgten immer schmalere und leichtere Steuerketten für teure Schäden, weil sie sich dehnten oder gar rissen, anstatt wartungsfrei zu arbeiten, wie man es jahrzehntelang gewohnt war.

Der Autozulieferer Continental – genauer: seine auf Riementriebe spezialisierte Tochter ContiTech Antriebssysteme – stellte 2009 den „Conti Oil Runner“ vor, einen neuartigen Zahnriemen für Ölpumpen und Ventiltriebe, der speziell für den ständigen Kontakt mit Motoröl entwickelt wurde. Der Hersteller gab damals an, dass der Riemen im gleichen schmalen Bauraum einer Stahlkette in der bis zu 120 Grad heißen Ölumgebung zuverlässig arbeiten könne, und zwar ein Motorleben lang. Mehr noch: Eine geringere Riemenbreite und die ständige Schmierung sollten eine echte Effizienzsteigerung gegenüber herkömmlichen Transmissionen bieten.

Noch im selben Jahr begann Volkswagen damit, den Ölriemen für den Antrieb der Ölpumpe im 1.6 TDI (EA189) zu verwenden. Die Neuerung floss auch in den 2012 lancierten Nachfolgemotor EA288 und somit auch in die Zweiliterversion ein. Beide Motoren fanden in unzähligen

Der Zahnriemen verbindet die beiden Nockenwellenräder mit der Kurbelwelle (Schnittmodell, Ford 1.0 Eco-Boost, Typ Fox)

INFO

So funktioniert der Zahnriemen

Was ist eigentlich die Aufgabe des Zahnriemens? Und warum bedeutet sein Versagen fast immer den Motortod?

Viele vergleichen die Funktionsweise eines Otto- oder Dieselmotors mit jener einer Luftpumpe. Luft muss in die Brennräume ein- und ausströmen. Damit dazwischen noch verdichtet und dann verbrannt werden kann, muss der Brennraum währenddessen dicht verschlossen werden. All dies erledigen die Ventile.

Ein Ventil darf nur im genau richtigen Moment öffnen und somit in den Brennraum hineinragen, wenn es nicht in Kontakt mit dem auf- und absausenden Kolben kommt, ansonsten käme es zu einer Interferenz. Also muss die Ventilsteuerung im richtigen Zeitverhältnis zur Kolbenbewegung stehen, die mit der Kurbelwelle verbunden ist, während die Ventile über eine

oder zwei Nockenwellen betätigt werden – so wie Tretkurbel und Ritzel am Fahrrad.

Die Drehbewegung der Kurbelwelle steuert also die der Nockenwellen. Daher spricht man vom Steuertrieb beziehungsweise der Ventilsteuerung. Die übernimmt in der Großserie (abgesehen von seltenen Sonderfällen) eine Steuerkette oder eben ein Zahnriemen. Kommt es hier zum Defekt, stimmen im besten Fall nur die Steuerzeiten nicht mehr und der Motor läuft unruhig. Prallt jedoch ein Kolben auf ein Ventil, etwa weil der Riemen reißt, kommt es zur groben Zerstörung. So ein Motorschaden ist meist irreparabel. Davor gefeit sind nur sogenannte Freiläufer mit großem Abstand zwischen Kolben und Ventilen.



Hier verbirgt sich ein Problem-Riemen

Die am weitesten verbreiteten Motoren mit Ölbad-Riemen auf einen Blick.

FORD 1.0 UND 1.5 ECOBOOST

Dreizylinder, Typ Fox, verbaut von 2012 bis etwa 2019 in Fiesta, Focus, B-Max, C-Max, Ecosport, Puma, Mondeo, Kuga, Transit/Tourneo Courier, Transit/Tourneo Connect. Ölrriemen für Ventiltrieb und Ölpumpe, ab 2019 (Typ Dragon) nur für Ölpumpe. Nicht betroffen: 1.5-Eco-Boost-Vierzylinder



FORD 1.8 TDCI

Vierzylinder, Typ Endura-DI, verbaut von 2009 bis 2013 in Galaxy, S-Max, Mondeo, Transit/Tourneo Connect. Ölrriemen für Hochdruckpumpe und (indirekt) Ventile. Ebenfalls betroffen: 2.0 ECOBLUE, Vierzylinder-Diesel, Typ Panther, verbaut seit 2016 in Focus, Kuga, Transit, Transit/Tourneo Custom, Ranger. Ölbad-Riemen für Ventiltrieb

HONDA 1.0 VTEC TURBO

Dreizylinder, Typ P10A2, verbaut von 2017 bis 2021 im Honda Civic (10. Generation). Ölbad-Riemen für Ventiltrieb. Als Ableger der noch kleineren Kei-Car-Dreizylinder aus Japan kam dieser Motor in Europa nur selten und ausschließlich im abgelösten Civic zum Einsatz



OPEL 1.2/1.4 DIRECT INJECTION TURBO

Dreizylinder, Typ F12SHL/F12SHT/F12SHR/F14SHT, verbaut von 2019 bis 2021 im Opel Astra K. Ölbad-Riemen für Ventiltrieb. Hierbei handelt es sich nicht um den ungefähr zeitgleich eingeführten 1.2 Turbo von PSA/Stellantis, wie etwa in Corsa, Crossland und Co.

STELLANTIS 1.2 PURETECH

Dreizylinder, Typ EB2, verbaut von 2012 bis etwa 2022 bei Citroën und DS (fast alle Baureihen als 1.2 PureTech), Fiat Doblo, Jeep Avenger, Opel Corsa F, Crossland, Mokka B, Grandland, Peugeot (fast alle Baureihen als 1.2 PureTech), Toyota Proace City. Ölbadriemen f. Ventiltrieb



VOLKSWAGEN 1.6 UND 2.0 TDI

Vierzylinder-Diesel, Typ EA288 (als 1.6 TDI von 2009 bis 2012 als Typ EA189), verbaut seit 2012 in fast allen Modellen von Audi, Seat, Skoda und VW als 1.6 und 2.0 TDI. Hier treibt ein Ölrriemen die Ölpumpe an. Die Ventilsteuerung erfolgt über einen herkömmlichen trocken laufenden Zahnriemen

Konzernmodellen von VW, Audi, Seat und Skoda Verwendung. Ford ging zunächst einen anderen Weg und nutzte den Oil Runner für die Hochdruck-Kraftstoffpumpe in einigen Versionen des 1,8-Liter-Dieselmotors Endura-DI. Von der Pumpe aus übernahm dort ein trockener Zahnriemen den Antrieb der Nockenwelle. 2012 enthüllten die Kölner dann den seinerzeit zu Recht viel gelobten EcoBoost-Dreizylinder, der als Musterbeispiel gelungenen Downsizings galt. Er nutzte jeweils einen Öliemen für Ölpumpe und Ventiltrieb.

Zur gleichen Zeit stellte PSA (heute Stellantis) den neuen Einheitsmotor 1.2 PureTech vor, der seitdem praktisch in sämtlichen Klein- und Kompaktwagen sowie SUV-Modellen aller Konzernmarken Verwendung findet. Dabei handelt es sich ähnlich wie bei Ford um einen Dreizylinder-Benziner, der prinzipiell mit guten Leistungs- und Verbrauchswerten sowie zunächst unproblematischer Zuverlässigkeit punktete.

Erst deutlich später gesellten sich Honda und General Motors dazu, die die Wet-Belt-Technik (auch Belt-in-Oil genannt) ebenfalls für ihre Dreizylindermotoren nutzen. Die Vibrationen, die durch die inhärent großen Zündabstände eines Dreizylinders entstehen, werden von einem in Öl gedämpft laufenden Zahnriemen zum Teil aufgefangen. Das ergibt eine verbesserte Laufruhe gegenüber einer gänzlich unelastischen Kette.

Das GM-Triebwerk kam für Opel übrigens erst kurz nach der PSA-Übernahme im Jahr 2017 und auch nur für den Astra K, der 2021 durch einen Nachfolger auf französischer Plattform ersetzt wurde. Deshalb ist genau dieser Motor relativ selten und sollte nicht mit dem PureTech verwechselt werden.

Und wo liegt das Problem?

Ford, Volkswagen, Stellantis, Honda und GM – damit haben sich viele der weltgrößten Autohersteller den Vorteilen eines Ölbad-Zahnriemens verschrieben. Mit Erfolg? Heute sind die Motoren rund zehn Jahre älter und wir etwas schlauer. Wir wissen: Das war keine vollumfänglich gute Idee.

Schon zu Beginn stand fest, dass für die Wet-Belt-Motoren stets eine gewisse Öl-Spezifikation vonnöten ist, die speziell darauf ausgelegt ist, das Material des Riemens nicht anzugreifen. Achtung: Spezifikation heißt hier nicht nur Viskositätsklasse (wie etwa 5W-40). Über die Klassifizierung

des Europäischen Verbands der Automobilhersteller ACEA (also etwa ACEA A5/B5 für Benzin- beziehungsweise ACEA C3 für Diesel) hinaus vergeben viele Hersteller eigene Codes für freigegebene Öle. Und zwar: PSA B71 2312 bei Stellantis, WSS-M2C948-B bei Ford, VW-Norm 507.00 oder neuer bei Volkswagen, Dexos1 Gen2 oder OV0401547 bei Opel.

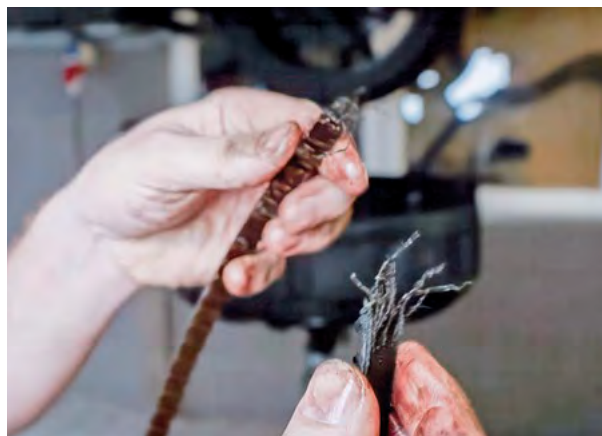
Jeder Tropfen eines Öls, das die speziellen Anforderungen nicht erfüllt, also etwa beim schnellen Nachfüllen an der Tankstelle, reduziert theoretisch die chemische Resistenz des Riemens. Immerhin: Ford gibt 500 Milliliter Toleranz für Nachfüllmengen an, Opel sogar einen Liter, sofern die eigentliche Ölfüllung stimmt. Speziell nach einigen Jahren und Vorbesitzern fällt es oft jedoch schwer, sicherzustellen, dass niemals ungeeignetes Öl im Motor war.

Schlimmer noch: Selbst akribisch scheckheftgepflegte Motoren bereiten immer häufiger Probleme, etwa durch verstellte Steuerzeiten, angezeigt durch die Motorkontrollleuchte. Fest steht: Die Schutzschicht, die das Riemenmaterial vor chemischer Degradation, sprich Anlösung, schützen soll, hält dem dauerhaften Ölkontakt nicht stand und beginnt sich mit der Zeit aufzulösen, meist zuerst an den Kanten.

Ist das erst mal geschehen, kommt es zum Aufquellen des Materials. In der Folge dehnt sich der Zahnriemen aus, wird also breiter und länger – gerade Letzteres gefährdet den Motor bereits stark, da sich die Steuerzeiten allmählich verstellen. Schlimmer: Mit der Zeit verringert sich die Festigkeit des Materials bis zu dem Punkt, an dem einzelne Zähne abscheren oder der Riemen sogar reißt, was den Motor sofort zerstört. Den Ernst der Lage verdeutlicht, dass Stellantis bereits vor Jahren die einst großzügigen Zahnriemen-Wechselintervalle von zwölf Jahren und 240 000 Kilometern auf schmale sechs Jahre und 70 000 Kilometer verkürzt hat.

Ölzufuhr abgeschnitten

Doch der Ärger geht noch weiter. Neben den Gefahren durch eine mögliche Beschädigung des Zahnriemens kommt es zu einem weiteren Problem. Denn jeder Zahnriemen, ob mit oder ohne chemische Degradation, produziert über die Jahre eine Menge Abrieb. Dieser setzt sich bei trocken laufenden Riemen ähnlich wie Bremsstaub einfach an Verkleidungsteilen oder im Freien ab – so



Gerissener Ölpumpenriemen eines VW-TDI. Ständiger Kontakt mit Motoröl versprödet das Material



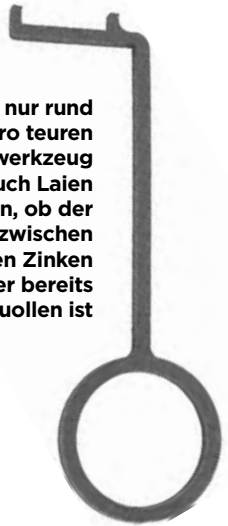
Infarktgefahr: Am Ansaugstutzen der Ölpumpe sammeln sich die Rückstände aus Gummischlamm



Nunmehr krisenfest: umgerüstete VW-Ölpumpe mit Kettensatz von MIK anstelle des Ölbad-Zahnriemens



Mit dem nur rund zehn Euro teuren Messwerkzeug können auch Laien prüfen, ob der Riemen zwischen die kleinen Zinken passt oder bereits aufgequollen ist



Dass der Öleinfüllstutzen am 1.2 PureTech halbwegs freie Sicht auf den Zahnriemen erlaubt, ist ein großer Vorteil. So kann auch das Messwerkzeug (oben) eingefädelt werden

weit kein Problem. Bei nassen Zahnriemen wird er in der Theorie beim Ölwechsel mit ausgeschwemmt oder er setzt sich im Ölfilter ab. Greift jedoch mit der Zeit und im Verborgenen die chemische Anlösung das Gummi an, verstärkt sich diese Wirkung um ein Vielfaches. Der Gummiabrieb besteht nicht mehr nur aus feinem Staub, sondern eher aus grobem Gummischlamm, vergleichbar mit Sand. Jetzt ist es kaum noch möglich, diese Substanz ohne eine Spülung oder die Demontage der Ölwanne zufriedenstellend auszuschwemmen. Selbst wenn die Ölwechselintervalle korrekt eingehalten werden, bleibt zwangsläufig eine beträchtliche Menge dieses Gummischlammes im Motor zurück.

Das wird spätestens dann gefährlich, wenn sich die groben Partikel am Ansaugsieb der Ölpumpe sammeln. Das ist nicht zu verwechseln mit dem feinen Ölfilter, der bei jedem Service getauscht wird. Denn hier handelt es sich um ein Sieb, das die Ölpumpe vor dem Eindringen von Fremdkörpern schützt, die möglicherweise in die Ölwanne gelangt sind. Wie Sie auf der vorigen Seite erkennen können, setzt sich dieses Sieb zu und mindert so die lebensnotwendige Ölförderung innerhalb des Motors. Hier hat man

es zunächst zwar nicht mit einem schlagartigen Exitus zu tun, belastet seinen Motor aber mit kontinuierlich zunehmendem Verschleiß als Folge der Mangelschmierung.

Wie erwähnt spielt sich dieser Effekt für den Laien im Verborgenen ab. Sollte jedoch nach dem Motorstart, gerade im Winter, noch für einige Sekunden die Öldruck-Warnanzeige leuchten, ist das eine ernst zu nehmende Warnung, nach der das Auto idealerweise per Abschleppwagen in die Werkstatt gebracht werden sollte.

Kontrolle kaum möglich

Eine Möglichkeit der frühzeitigen Kontrolle ohne Demontearbeiten besteht derzeit nur bei den PureTech-Motoren von Stellantis (siehe oben), durch deren Öl-Einfülldeckel man den Riemen auf dem Rad der Einlassnockenwelle sehen kann. Dort kann ein billiges Messwerkzeug eingefädelt werden, um zu überprüfen, ob der Riemen bereits aufgequollen ist. Dann würden die beiden kleinen Messzinken nicht mehr passen. Auch die hierzulande sehr seltenen Honda-Dreizylinder gewähren freie Sicht auf den Riemen, ein Messwerkzeug ist jedoch nicht verfügbar. Die Sichtprüfung bei Ford (zumindest für den

Nockenwellen-Zahnriemen) und bei Opel hingegen erfordert die Demontage des Ventildeckels. Bei VW müssen zuerst der Keilrippenriemen sowie der trockene Zahnriemen und dessen Rollen demontiert werden, danach die Ölwanne sowie eine Dichtungsplatte. Erst dann ist der Blick auf die Ölpumpe und ihren Antriebsriemen frei. Wer so weit vorgedrungen ist, sollte in jedem Fall sofort den Riemen tauschen.

Wer schafft Abhilfe?

Für die vielen VW-Konzernmodelle mit den fraglichen TDI-Motoren hat der Motoreninstandsetzer MIK-Motoren aus Hilter bei Osnabrück (<https://mikmotoren.de>) ein Umrüstkit entwickelt. Es treibt die Ölpumpe statt mit dem Nassriemen mit einer soliden, eigens gefertigten Kette an. Durch ein leicht verändertes Übersetzungsverhältnis wird zudem die Fördergeschwindigkeit der Pumpe und somit der Öldruck erhöht, was die Voraussetzungen für ein langes Motorleben noch weiter steigert. Zu haben ist das Kit ab 849 Euro. Mit dem Einbau und der (sinnvollen) Erneuerung von Nockenwellen-Zahnriemen und Wasserpumpe kommt man auf rund 2100 Euro. Werkseitig wurden derartige Maßnahmen bislang nicht ergriffen.



Kleiner Praxis-Exkurs: Hier geht es um den Wechsel des Zahnriemens. Neben ihm werden sinnvollerweise auch die spezifischen Spann- und Umlenkrollen sowie meist die Kühlmittelpumpe erneuert. Deshalb kommt die Maßnahme in der Werkstatt in der Regel nicht ganz billig



Bei den meisten Autos sind allerhand Verkleidungen, oft auch Kühlmittelbehälter oder (bei Quermotoren) Motorlager zu demontieren, bevor der eigentliche Riementausch beginnt. Ein unerlässlicher Schritt dabei ist das Fixieren der Kurbelwelle ...



... auf den oberen Totpunkt des ersten Zylinders und der Nockenwelle(n) mithilfe von Halte-dornen an vorgesehenen Bohrungen. Kein Bauteil darf sich bei abgenommenem Riemen verdrehen. Die Bilder zeigen den Wechsel eines konventionellen, trocken laufenden Zahnriemens

Eine vergleichbare Lösung für die Wet-Belt-Ventiltriebe anderer Hersteller anzubieten, würde in der Entwicklung Unsummen verschlingen und ist nicht praktikabel. Immerhin hat Ford seine EcoBoost-Dreizylinder zum Beginn des Modelljahres 2018 komplett umgekrempelt und den Ventiltrieb auf Steuerkette umgerüstet. Die liegt nun nicht mehr stirn-, sondern getriebeseitig. Geblieben ist jedoch der nasse Ölpumpen-Zahnriemen. Die Motorenfamilie wechselte den Namen von Fox zu Dragon und unterscheidet sich auch optisch von den früheren Motoren. Alle Modelle mit Zylinderabschaltung nutzen den neuen Motor.

Ähnlich ist es bei Stellantis. Dort wurde um die wichtige Umstellung

nur wenig Aufhebens gemacht. Die kryptisch klingenden Motorcodes EB2LTED und EB2LTEDH2 zeigen die neue Steuerketten-Version des PureTech-Dreizylinders an, und zwar seit Mitte 2022. Aufgrund der vielen verschiedenen Konzernmodelle geschah die Einführung jedoch nicht einheitlich. Wer beim Gebrauchtkauf sichergehen will, muss entweder beim Händler nachfragen oder ein Modell wählen, das danach als Neuerscheinung auf den Markt gekommen ist.

Gebrauchtkäufern raten wir in jedem Fall, bei allen hier gezeigten Motoren einen frühzeitigen Zahnriemenwechsel einzuplanen. Nur so lässt sich das Risiko eines Schadens jeweils für einige Jahre weitgehend eindämmen.

Continental als einer der wichtigsten Zulieferer für die Belt-in-Oil-Riemen bietet mittlerweile für die Stellantis-Motoren einen verbesserten Riemen an (Modell CT1228 statt wie bisher CT1188). Conti gibt an, dass mit ihm auch ältere Motoren hohe Laufleistungen erreichen sollen, betont aber auch, dass die Einhaltung der Ölspezifikationen nach wie vor entscheidend sei. Der Wechsel kostet in der Fachwerkstatt um 1250 Euro. Bei Ford werden sogar etwa 2200 Euro für den Riementausch fällig, und das ohne optimiertes Gummi. Mit Blick auf den Restwert der Autos dürften Besitzer und Kaufaspiranten mit dieser Reparatur jedoch hadern.

Text: Andreas Jüngling, Torsten Seibt

FAZIT

Theorie und Praxis liegen im Fall der nassen Zahnriemen leider weit auseinander. Die Idee eines verschleißfreien Ventil- und Ölpumpenantriebs hat sich im Nachhinein als defektanfälliger Irrweg entpuppt. Leidtragende sind

Hunderttausende Erstbesitzer und Gebrauchtkäufer, die nicht selten mit teuren Motorschäden konfrontiert werden. Nur mit penibler Wartung und Nachrüstlösungen lassen sich die Probleme in den Griff bekommen.



Andreas Jüngling



Torsten Seibt

ANGRIFF AUF DEN TACHO

Eine Stichprobe mit dem ADAC zeigt: Das **ÄNDERN DES KILOMETERSTANDS** ist bei den meisten Autos ein Kinderspiel. Doch auch besser gesicherte Tachos sind nicht immun gegen Betrug, wie ein Versuch mit der TU Berlin belegt.



Moderner digitaler VW-Tacho: Jahrelang ließ sich der Kilometerstand nicht „drehen“. Doch mittlerweile haben Hacker die Sicherheits-hürden überwunden

Alle reden um den heißen Brei herum, wenn sie ihre Dienste anbieten: Tacho-Justierung, Tacho-Service, Tacho-Reparatur. Das braucht man angeblich, wenn größere oder kleinere Räder aufgezogen werden. Oder wenn der Wegstreckenzähler plötzlich den Geist aufgibt. Aber gemeint ist in der Regel etwas ganz anderes: Tacho-Betrug. Der volkswirtschaftliche Schaden durch frisierte Kilometerzähler geht in die Milliarden. Schätzungen zufolge ist in Deutschland jede dritte Fahrleistung zu niedrig angegeben. Solche Gebrauchtwagen sind dadurch im Schnitt 3000 Euro zu teuer.

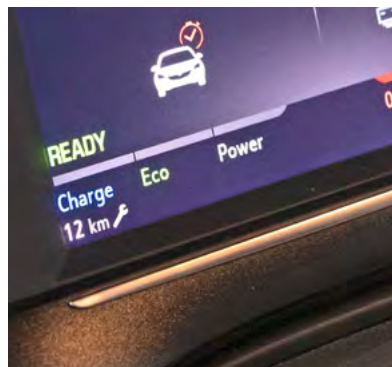
Illegales Kilometer-Tuning erscheint auf den ersten Blick attraktiv. Etwa für Privatleute und Firmenwagennutzer, die ungeplant die erlaubte Gesamtfahrleistung überschritten haben. Oder für Leasingnehmer, die von vornherein eine niedrige Kilometerleistung angegeben haben, um die Monatsraten klein zu halten. Auto-

verkäufer können ein paar Hundert oder gar Tausend Euro mehr Erlösen. Und für Händler kann es sich rechnen, wenn sie einen Gebrauchten „schminken“ und anschließend mit geringer Laufleistung inserieren.

„Tacho-Betrug zieht sich durch alle Gesellschafts- und Altersgruppen“, sagt Florian Hördegen, Leiter Fahrzeugtechnik im ADAC-Technikzentrum Landsberg/Lech (Bayern). „Die Tachos sind noch immer nicht ausreichend geschützt.“ Obwohl Paragraph 22b des Straßenverkehrsgesetzes seit 2005 das Verändern des Tacho-Standes an einem fest im Auto eingebauten Wegstreckenzähler bereits ohne Täuschungsabsicht unter Strafe stellt, boomt das illegale Geschäft nach wie vor. Der Grund: Es ist immer noch viel zu einfach. Hördegen: „Man hat gedacht, mit der Einführung digitaler Tachos sei das Thema endlich erledigt. Leider ist das Gegenteil eingetreten – es ist sogar noch schlimmer geworden.“

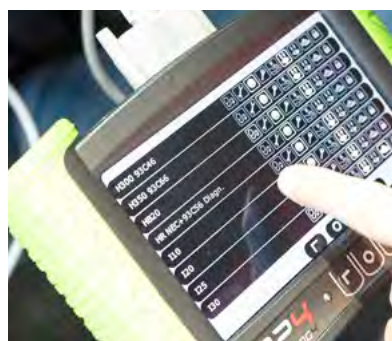
Neben der Schattenwirtschaft von Tacho-Dienstleistern gibt es auch fertige Geräte, mit denen jedermann die Fahrleistung selbst manipulieren können soll. Zu Demo-Zwecken hält der ADAC ein solches Manipulationsgerät bereit, mit dem auch professionelle Tacho-Dienste arbeiten. Der Vorteil dieses Modells: Die Software weiß genau, in welchen Steuergeräten eines Autos Kilometerwerte abgelegt sind. Florian Hördegen: „Wenn ein Tacho professionell gedreht wurde, findet man auf keinem Steuergerät mehr unplausible Daten. Deshalb brauchen wir endlich eine besser geschützte Hardware.“

Wie einfach das Fälschen ist, will auto motor und sport zusammen mit dem ADAC-Technikzentrum herausfinden. Die Staatsanwaltschaft hat vorher grünes Licht gegeben, nach dem Ende des Experiments werden alle Zähler wieder auf den vorherigen Stand gestellt. Den Anfang macht ein Hyundai i20, Baujahr 2020. Fahrleis-



Opel Corsa-e

Das vom ADAC für Testzwecke vorgehaltene Gerät nutzen auch professionelle „Tacho-Justierer“. Nach Rücksprache des Autoklubs mit der Staatsanwaltschaft setzen wir zusammen mit dem ADAC den Kilometerstand auf 12. Der Corsa-e muss kurz fahren, damit der neue Wert angezeigt wird. Am Ende stellen wir den alten Kilometerstand wieder ein



Hyundai i20

Beim Hyundai i20 aus dem Baujahr 2020 die gleiche Prozedur: Justier-Tablet an die OBD-Buchse anschließen, alten Kilometerstand einlesen, neuen eingeben, fertig. Hier sinkt dieser von 51974 auf 20000 Kilometer. Der „Wertzuwachs“: rund 1000 Euro

Voltage Glitching: Christian Werling und Niclas Kühnapfel von der TU Berlin konnten die Sicherheitstechnik in einem VW-Tacho überwinden



„Moderne Chips sollten Voltage Glitching erkennen“

Christian Werling, TU Berlin

tung: 51974 Kilometer. Über die OBD-Schnittstelle schließen wir das Gerät an, das im Internet für einen niedrigen fünfstelligen Betrag zu haben ist, geben auf dem Touchscreen das Modell ein. Zunächst lesen wir den echten Kilometerstand aus, tippen dann den gewünschten Wert von 20 000 ein. Sekunden später erscheint diese Zahl auf der Cockpitanzeige.

Moderne Manipulationsgeräte verlangten keine Vorkenntnisse, sagt ADAC-Mann Hördegen. „Ein Gerät wie dieses kann jeder einsetzen, man braucht kein technisches Hintergrundwissen. Die Manipulation des Kilometerstandes ist aber verboten und wird mit bis zu einem Jahr Gefängnis bestraft.“ Im Fall des i20 hat sich der Händlerverkaufspreis in ei-

ner guten Minute durch wenige Klicks von 11 750 auf 12 800 Euro erhöht. „Mit einer professionellen Aufbereitung wäre der Hyundai nicht als gedreht erkennbar“, sagt ADAC-Experte Hördegen.

Wartungen unterbleiben

Ein paar Hundert Euro beim „Tacho-Justierer“ sind also schnell wieder drin. Den Schaden haben andere. Etwa der Aufkäufer eines Leasingrückläufers. Womöglich sind auch vorgeschriebene Inspektions- und Servicetermine umgangen worden. Im Fall von Bremsen oder anderen sicherheitsrelevanten Bauteilen kann das lebensgefährlich werden.

Der zweite Kandidat, ein Opel Corsa-e (vor Facelift), musste bisher nicht

in die Inspektion. Er hat 10 844 Kilometer hinter sich. Wir wollen aus dem Wagen eine Tageszulassung mit 12 Kilometern machen. Nach dem kleinen Eingriff läge der Händlerverkaufspreis bei 18 012 statt 16 550 Euro – ein Gewinn von 1462 Euro. Wie beim Hyundai muss zuerst der aktuelle Kilometerstand ausgelesen, die Zündung dafür ein- und ausgeschaltet werden. Ein kleines Fenster auf dem Display des Manipulationsgerätes gibt mir diesen und andere Schritte genau vor. Nach Eingabe der Zielzahl 12 fordert mich das Gerät auf, den Corsa erneut zu starten, den neuen Wert zu bestätigen und den E-Antrieb wieder abzustellen.

Danach passiert erst einmal nichts. Statt dass das Werkstatt-Symbol erscheint, ist das Opel-Cockpit nun komplett schwarz. Auf dem Programmier-Tool zeigt ein Prozentwert an, wie weit der Prozess ist. Nach gut drei Minuten dann die Aufforderung, die Türen zu schließen, um den neuen Kilometerstand zu speichern. Doch zunächst zeigt das Cockpit nach dem Start weiter die alte Fahrleistung an. Erst nach ein paar Metern Fahrt ändert sich das. Ergebnis: eine fast neue Tageszulassung mit 12 Kilometern – zumindest auf den ersten Blick.

EU-Gesetz schützt Tacho

Eigentlich darf das gar nicht sein. Die EU-Verordnung 2017/1151 gibt den Herstellern vor, den Kilometerstand im Auto systematisch zu schützen.

Kaum Schutz gegen Tacho-Betrug

Abgenuzte Sitze, verschlissene Pedalgummis, abgegriffenes Lenkrad – und trotzdem ein niedriger Kilometerstand? Florian Hördegen vom ADAC-Technikzentrum würde sich nicht darauf verlassen, dass solche auffälligen Gegensätze auftreten und auf Manipulationen hinweisen. „Das ist nur eine Scheinsicherheit“, sagt der Experte. „Die Autos werden nach der Tacho-Manipulation oft so professionell aufbereitet, dass ihr Zustand zur Laufleistung passt.“ Die meiste Sicherheit würde eine plausible Fahrzeughistorie geben. HU-Berichte und Einträge im Serviceheft müssen vollständig sein und zueinanderpassen.

In Belgien soll der Car-Pass Tacho-Betrügern das Handwerk erschweren. Wechselt ein Gebrauchtwagen den Besitzer, muss das Dokument mit dem Kilometerstand übergeben werden. Bei Werkstatt-aufenthalten wird die Laufleistung fortlaufend aktualisiert. Dem ADAC würde dieses oder ein ähnliches System in Deutschland nicht ausreichen. „Es besteht die Gefahr, dass bereits manipulierte Daten einfließen“, so Hördegen. In der Tat haben belgische Ermittler schon 2017 festgestellt, dass drei Viertel der Werkstätten ihrer Pflicht zur Kilometer-Übermittlung nicht oder nur unzureichend nachgekommen sind. Der ADAC sieht jetzt die Autoindustrie am Zug, die Tachos endlich sicher zu machen.

Das Gesetz gilt seit September 2017 für neue Automodelle und seit September 2018 für alle Neuwagen. Doch bis heute vermisst der ADAC eine detaillierte Vorschrift, wie dieser Schutz aussehen und welche neutrale Stelle ihn überprüfen soll.

Dabei gab es zwischenzeitlich so etwas wie einen Teilerfolg. Bei der Auswertung von Internetseiten war den Autoclub-Fachleuten aufgefallen, dass der Golf VIII (ab Ende 2019) und der Audi A3 (ab 2020) auf den Angebotslisten einschlägiger Tachojustierdienste nicht mehr auftauchten. Hintergrund sind laut dem ADAC sogenannte Hardware Security Modules (HSM), die den Kilometerstand quasi für immer „einsperren“.

Bei der „Lebenslang-Vergitterung“ handelt es sich um ein System, bei dem man den externen Zugang zum Speicher des Chips unterbinden kann. Dies lässt sich allerdings nur einmalig durchführen und kann danach auf Dauer weder entfernt noch verändert werden. „Es ist, als ob man einen Tresor abschließen und anschließend den Schlüssel vernichten würde“, sagt Christian Werling, Doktorand an der Technischen Universität (TU) Berlin. Nur wer den Zugangscode kennt, kommt in die Schatzkammer – also etwa VW-Servicebetriebe. Senden Unbefugte eine Kilometerstands-Abfrage an den Chip, bekommen sie keine Antwort. Eigentlich.

Doch seit einiger Zeit kursieren im Internet Videos professioneller Software- und Hardware-Anbieter, die zeigen: Auch beim Golf VIII und einigen Derivaten lässt sich die gespeicherte Laufleistung trotz HSM-Schutz manipulieren. Allerdings muss dafür die Tacho-Einheit ausgebaut und ein Kabel an die Platine gelötet werden. Aber danach kann es recht zügig gehen. Durch sehr schnelles Aus- und Einschalten der Versorgungsspannung (drei Attacken pro Sekunde) gerät der Prozessor in einen instabilen Zustand und kann sich verrechnen.

Geräte ab 300 Euro

Ein Ergebnis der „Voltage Glitching“ genannten Methode: ein Authentifizierungsschritt wird ausgelassen oder ein Algorithmus falsch kalkuliert. Die Ausweiskontrolle wird dann „vergessen“, der Eindringling gelangt ungehindert in den Tresorraum. Im Internet werden Glitching-Geräte, die sich an einen Laptop anschließen lassen, ab 300 Euro angeboten. Mit der dazugehörigen Software lässt sich die Kilometerstands-Änderung bequem erledigen – so wie mit dem OBD-Gerät beim ADAC.

Aber wie funktioniert so ein Angriff im Labor? In unserem Auftrag sollen Niclas Kühnapfel und Christian Werling von der TU Berlin das herausfinden. Die beiden Doktoranden der IT-Sicherheit waren 2023 per

Voltage Glitching in den Infotainment- und Autopilot-Chip eines Tesla Model 3 eingedrungen.

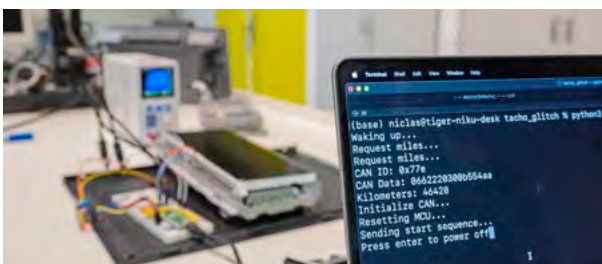
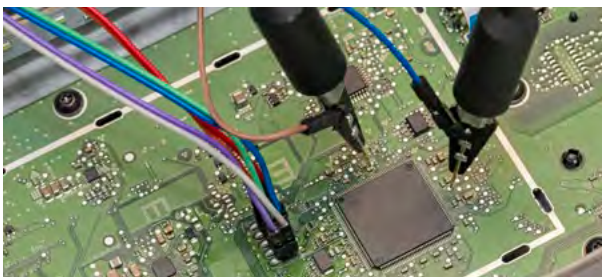
Für 150 Euro kauft auto motor und sport eine Tacho-Einheit für einen Golf VIII, die wegen eines gebrochenen Rahmens nicht mehr in Autos verwendet werden kann. Nach ein paar Wochen melden die Wissenschaftler einen ersten Teilerfolg: Sie können die Daten auf dem Chip lesen. „Das dürfte eigentlich nicht sein“, sagt Niclas Kühnapfel. Theoretisch könnten sie den Chip auch beschreiben, was natürlich auch nicht funktionieren sollte. Aber dafür müssten sie inmitten des binären Zahlen-Heuhaufens aus Nullen und Einsen genau die Stelle finden, an der die Stecknadel mit der Laufleistung versteckt ist. Sie zu finden, wäre „ein aufwendiges und langwieriges Reverse Engineering“, so Niclas Kühnapfel. „Security by Obscurity“ („unübersichtlicher Systemzustand“) nennen Fachleute wie er diesen Zustand.

Heißt: Der Tacho ist zwar sicher. Aber nur, weil es am Ende eine Frage des Aufwandes ist, ihn zu überlisten. Professionelle Anbieter sind diese zusätzliche Meile gegangen. Die beiden Informatiker verweisen darauf, dass Chips, die Spannungswechsel erkennen und sich dann selbst löschen, bereits verfügbar sind.

Text: Claudius Maintz

„Eigentlich hätten wir die Daten auf dem Chip nicht lesen dürfen“

Niclas Kühnapfel,
TU Berlin



Beim Voltage Glitching wird ein Seitenkanal angelötet. Durch schnelle Spannungsänderungen gerät der Chip in einen unsicheren Zustand, verrechnet sich und „vergisst“ eine Autorisierungsabfrage. Die Wissenschaftler der TU Berlin konnten zwar Daten lesen, nicht aber die Stelle mit dem Kilometerstand finden

Das sagen Opel, Hyundai und VW

Ein **Opel**-Sprecher verweist darauf, dass die aktuelle Strategie des Stellantis-Konzerns „zur Verhinderung von Manipulationen des Kilometerzählers alle gesetzlichen Anforderungen“ erfülle. Und: Man werde die Wirkung von Maßnahmen „durch die Einbeziehung von Funktionsprüfungen mit Backend-Speichern verbessern“. In Zukunft soll auch die „Integration von Mikrocontrollern mit Hardware Secure Modules“ geprüft werden, um „unseren Schutz vor Manipulationen weiter zu stärken“.

Auch **VW** erfüllt nach eigenen Angaben alle gesetzlichen Anforderungen. Ein Sprecher: „Bis zur Entwicklung des Angriffs über Voltage Glitching waren gegen Volkswagen-Systeme in den vergangenen Jahren keine Angriffe bekannt – im Gegensatz zur Situation bei vielen anderen Volumenherstellern weltweit.“ Es bestehe ein „regelmäßiges Monitoring,

um Angriffe beziehungsweise verfügbare Tools zu identifizieren“. Die Analyse der Angriffswerkzeuge fließe „seit Jahren regelmäßig in die Verbesserung unserer Systeme ein“. Auch für Glitching-Angriffe werde dies zeitnah erfolgen, erklärte der VW-Sprecher weiter. Heute eingesetzte Halbleiter allerdings könnten „im Nachhinein nicht gegen einen solchen Hardware-Angriff geschützt werden“. Zusammen mit Chip-Lieferanten arbeite VW aber „an einer Lösung für zukünftige Generationen“.

Ein Sprecher von **Hyundai** verweist darauf, dass „alle Fahrzeuge die branchenweit geltenden Sicherheitsstandards erfüllen und kontinuierlich überprüft werden, um den Schutz, wo immer möglich, weiter zu verbessern“. Wie genau der Schutz aussieht, verrät der Hersteller nicht. Die „technischen Details dieser Maßnahmen“ seien vertraulich.

MINICA & KLEIN

Die **SCHWINDSUCHT** in der Klasse der Cityflitzer fordert weitere Opfer. Im Sommer 2025 endete die Produktion des Hyundai i10, demnächst fliegt auch der Polo aus dem VW-Neuwagenangebot. Die beständig starke Nachfrage nach den Kleinen hält deren Gebrauchtpreise auch künftig hoch.

In der Mittel- und Oberklasse wurde dem durch Coronakrise und Lieferkettenprobleme entstandenen Mangel an Neufahrzeugen in den letzten Jahren weitgehend abgeholfen. Dort dürften viele Leasingrückläufer schon in diesem Jahr für eine spürbare Belebung des Gebrauchtmарkts sorgen. Anders sieht es bei erschwinglichen Kleinwagen aus, Kia Picanto Fiat 500 und Fiat Pandina sind beispielsweise die letzten ihrer Art bei den 3,60-Meter-Minis. Die Verknappung der Gebrauchten in diesem Segment verschärft sich also weiter.

Ein Mangel, der Secondhand-Käufern noch lange Kummer bereiten wird. Denn trotz des drastisch geschrumpften Angebots bleiben gebrauchte 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 nicht hoffen. Nicht zuletzt, weil viele zufriedene Besitzer ihrem kleinen Ge-

fährten mangels Neuwagen-Alternative nun noch länger die Treue halten werden. Das trifft vor allem Führerscheinneulinge und Einsteiger hart, die für ihr erstes Auto noch nie so hohe Gebrauchtpreise bezahlen mussten wie heute.

Besserung ist leider nicht in Sicht. Denn die zahlreich auf den Markt drängenden Anbieter aus China vernachlässigen bislang weitgehend diese Marktlücke. Zudem sind kleine Stromer, die meist deutlich über 20 000 Euro kosten, mit ihrer oft bescheidenen Reichweite und Ladegeschwindigkeit keine Alternative für die durchaus auch langstreckentauglichen Benziner-Minis.

Kaufinteressenten raten wir daher, bei der Besichtigung eines Stadtflitzers aus Vorbesitz 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 bei den Cityflitzern fließend.

RS WAGEN

Audi A1



Kia Rio



Toyota Aygo



INHALT

Audi A1	32	Opel Corsa	47
Citroën C3	34	Peugeot 208	48
Dacia Sandero	35	Renault Clio	50
Fiat 500	36	Renault Twingo	52
Ford Fiesta	38	Seat Ibiza	53
Honda Jazz	40	Skoda Fabia	54
Hyundai i10	41	Smart Fortwo/ForFour	56
Hyundai i20	42	Suzuki Swift	58
Kia Rio	43	Toyota Yaris	59
Mazda 2	44	Toyota Aygo	60
Mini	45	VW Polo	62
Mitsubishi Space Star	46	VW Up	64

AUDI A1 SPORTBACK

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

Und wieder ein Kleiner weniger auf dem Neuwagenmarkt: Der A1, 2018 in zweiter Generation aufgelegt, wird dieses Jahr auslaufen. Ob als viertüriger Sportback oder als City Carver im SUV-Look, der ab 2022 „Allstreet“ hieß – der Baby-Audi hatte es sein Leben lang schwer gegen die Konzerngeschwister Seat Ibiza, Skoda Fabia und VW Polo, die preiswerter und populärer sind.

An den Qualitäten liegt es nicht. Ob Antrieb, Fahrwerk, Raumkonzept, Sitze oder Bedienung – die Technik aus dem Konzernbaukasten MQB macht den grundsätzlich fünftürigen kleinen Audi zum Vollwert-Auto. Im Cockpit dominieren auch heute noch physische Bedienelemente, mit den 335 bis 1090 Liter Gepäckraum lässt sich's im Alltag 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 hausinterne Features wie Dieselmotoren oder Allradantrieb an, die gibt's im aktuellen A1 nicht mehr. Geblieben ist ein Rumpfprogramm aus drei Benzin-Grundmotoren und Frontantrieb. 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 macht schon viel Spaß im kleinen Audi, der in der Basis keine 1,2 Tonnen wiegt.

Doppelkupplungsgetriebe sind im A1 häufiger anzutreffen als manuelle Schaltboxen. Bei den großen Motoren sind sie Serie, bei den Dreizylindern Option. Wenn der Vorbesitzer

keine Dummheiten angestellt hat, arbeitet die so genannte S tronic störungsfrei. Das gilt auch für die „kleine“ Version namens DQ 200 mit den trocken laufenden Kupplungen, die jahrelang ein Sorgenkind im VW-Konzern war.

Hat der Baby-Audi denn gar keine Schwächen? Doch, hat er. Das Interieur löst das Premium-Versprechen der Marke nicht wirklich ein – mit viel Hartplastik und mit Knarz- und Rumpelgeräuschen. 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, sowie in den Statistiken von ADAC und KBA sehr gut dasteht.

Johannes Köbler

Selten: A1 von 2019 mit 200 PS, S-line-Optik und weißen Rädern. Kleines Bild oben: Beim A1 City Carver ist die Karosserie 35 Millimeter höhergelegt



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Wahl der Vernunft ist der Einliter-Dreizylinder mit 110 PS, der von 2020 an angeboten wurde; Anfang 2024 stieg seine Leistung auf 116 PS. Noch mehr Fahrspaß bietet der 1,5-Liter-Vierzylinder – der kleine Hightech-Motor treibt den A1 mit seinen 150 PS souverän an.

	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
Höchstgeschw.	193	200	217

Welches Modelljahr?

Am besten ein sehr junges. Das Infotainmentsystem MMI läuft nämlich erst seit 2022 wirklich stabil; damals stellte Audi es auf Touch um, womit der clevere Dreh-/Drück-Steller Geschichte war. Ganz frühe A1-Exemplare verdienen nur bedingt Empfehlung, auch wegen möglicher Brummgeräusche von den hinteren Scheibenbremsen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

A1-Exemplare mit vernünftigen Laufleistungen sind auf dem deutschen Gebrauchtmrkt unter 15 000 Euro nicht zu haben. Ab 20 000 Euro findet man viele Dreizylinder mit 110 und 116 PS, von denen viele weit unter 100 000 km bleiben. Die Vierzylinder sind selten und begehrt, sie starten erst in der Region um 21 000 Euro. Achtung, kalkulieren Sie erhöhte Unterhaltskosten mit ein! 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
2024	17 492,-	19 652,-	22 180,-	Steuer	54,-	54,-	100,-
2023	16 590,-	18 585,-	20 990,-	Haftpflcht	531,-	473,-	443,-
2022	15 770,-	17 612,-	19 885,-	Teilkasko	230,-	228,-	244,-
2021	15 015,-	16 673,-	18 805,-	Vollkasko	602,-	615,-	624,-
2020	14 282,-	15 782,-	17 838,-	Wartung	209,-	242,-	266,-
2019	13 632,-	–	16 923,-	I/100 km	4,9 S	4,9 S	5,7 S

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

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.

Kevin Heidrich

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



Funktionell: Digital-Cockpit im kühlen Look. Echte Tasten, fein klickende Regler, Navi-Karte auch im Fahrer-Display



Top-Aggregat: Der 2.0 TFSI leistete zu Beginn 200 PS, seit April 2021 sind es 207 PS. 0 auf 100 km/h in nur 6,5 Sekunden



Checkpunkte:

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

Rückrufe:

Keine Rückrufe hinterlegt

CITROËN C3

Ein geräumiger Kleinwagen mit gutem Fahrkomfort und praktischen Ideen. Klingt gut, ist **TYPISCH FRANZÖSISCH**, besitzt aber in vielen Fällen einen Haken.



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

So ein C3 liegt durchaus nahe, wenn ein praktisches Stadtauto her soll, ein günstiger Zweitwagen oder ein zuverlässiges Anfängerauto. Dafür sorgen nicht nur die hübschen Design-Feinheiten, sondern auch das überraschend niedrige Preisniveau im Bezug auf die jungen Baujahre. Das liegt unter anderem daran, dass der C3 schon als Neuwagen richtig günstig war. Aber warum?

Schauen wir dem von 2017 bis 2024 gebauten C3 unters Blechkleid, erkennt man, wie die ehemaligen Dumpingpreise zustande kamen. Denn technisch baute der C3 auf der PF1-Plattform auf, die 1998 im Peugeot 206 erschien. Hochwertige 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 eine lückenlos nachvollziehbare Wartungshistorie. Und die ist bei günstigen Kleinwagen oft nicht selbstverständlich. Und selbst dann ist die Stabilität des Öliemens ein Spiel auf Zeit. Reparaturen übersteigen schnell den Gebrauchtwert.

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

Andreas Jüngling

Checkpunkte:

- Wartungshistorie (vorgeschriebene 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)

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) bei 5750	81 (110) bei 5750	73 (99) bei 3750
max. Drehm.	118 bei 2750	205 bei 1500	254 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1051/459	1125/475	1165/505
Länge x Breite x Höhe	3996 x 1749 x 1474	3996 x 1749 x 1474	3996 x 1749 x 1474
Gepäckraum	300–922	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?

Rund 1300 gebrauchte C3 (3. Generation) ergab die Recherche im März 2026, über die Hälfte davon mit weniger als 50 000 km. Für solche drei Jahre alten Exemplare mit Basis-1,2-Liter (82 PS) sind aktuell 8000 Euro die Untergrenze, ältere Kilometer-Könige gibt's ab 5000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 82	PT 110	HDI 100	im Jahr	PT 82	PT 110	HDI 100
2024	12698,-	13188,-	13076,-	Steuer	54,-	40,-	152,-
2023	10148,-	11737,-	11745,-	Haftpfl.	520,-	493,-	510,-
2022	9507,-	11493,-	–	Teilkasko	129,-	145,-	213,-
2021	9001,-	10888,-	10082,-	Vollkasko	371,-	431,-	550,-
2020	8507,-	10308,-	9319,-	Wartung	195,-	199,-	234,-
2019	–	–	–	I/100 km	4,8 S	4,6 S	3,7 D

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufspreise

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.

Marco Löding

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): Kurzttest 20/21.

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

DACIA SANDERO

DER SANDERO II WAR EINST DER GÜNSTIGSTE Neuwagen in Deutschland und ein Verkaufsschlager für Dacia. Wie schlägt er sich als Gebrauchter im höheren Alter?



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

Auch die zweite Generation des Dacia Sandero (2012 bis 2020) setzte auf bewährte Renault-Technik. Lange Zeit lagen die Einstiegspreise des Sandero II deutlich unter 10000 Euro. Serie waren Servolenkung, Seitenairbags und ESP. Der Stepway mit seinen Kunststoffbeplankungen war bei Neuwagenkäufern besonders gefragt und ist deshalb auch gebraucht häufig zu finden.

Zum Start gab es einen 73 PS starken 1,2-Liter-Vierzylinder, der ab Werk optional als Autogas-/LPG-Version erhältlich war. Ende 2016 ersetzte Dacia ihn durch einen ebenfalls 73 PS starken Dreizylinder-Sauger. Spürbar flotter wirkt der TCe-Turbobenziner mit 90 PS. Als Diesel diente der bewährte 1,5-Liter mit zunächst 90, später 95 PS. Euro 6 erreichten jedoch alle Motoren erst ab September 2015; seitdem war auch der TCe 90 als LPG-Variante lieferbar.

Innen setzt der Sandero trotz des milden Facelifts von 2016 eher auf Robustheit als auf Komfort und Anmutung. Viel Charme darf man hier nicht erwarten. Dafür bietet der Kleinwagen vier Türen, ordentlich Platz im Fond und einen variablen Kofferraum von 320 bis 1200 Litern. Wer mehr Laderaum braucht, greift zum Logan MCV (ab 2013): Der ist im Grunde ein Sandero mit großem Kombiheck.

Fahrdynamisch bleibt es ein unaufgeregter Fronttriebler mit langen Federwegen, der auf schlechten Straßen überzeugt. Als Gebrauchter ist der Sandero nicht ohne Risiko, denn viele Erstbesitzer sparten nicht nur beim Kauf, sondern auch bei Wartung und Pflege. Häufig sind Probleme an Achsaufhängung und Beleuchtung, dazu verschlissene Bremsen, schwache Batterien, Ölverlust am Stirndeckel der Steuerkette sowie defekte Zündschlüssel. Ebenso typisch: klappernde Koppelstangen, Verschleiß an Querlenkerbuchsen, Geräusche von Radlagern, undichte Auspuffanlagen sowie gelegentliche Ausfälle von Fensterhebern oder Zentralverriegelung. 2017 gab es einen Rückruf wegen möglicher Mängel am Bremssattel. Der 2021 eingeführte Sandero III ist deutlich teurer, bietet dafür aber auch mehr Raumangebot und Qualität.

Peter Wolkenstein

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

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	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?

Für frühe, aber ordentlich gepflegte Sandero II mit Laufleistungen bis etwa 60000 km werden rund 4000 Euro aufgerufen, für jüngere TCe 90 unter 50000 km sind mindestens 7500 Euro anzulegen. Stepway-Ausführungen kosten auch heute noch 800 bis 1000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	SCE 75	TCe 90	dCi 90	im Jahr	SCE 75	TCe 90	dCi 90
2024	–	–	–	Steuer	48,–	46,–	142,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	557,–	552,–	545,–
2022	–	–	–	Teilkasko	72,–	78,–	93,–
2021	–	–	–	Vollkasko	283,–	317,–	364,–
2020	7127,–	9009,–	9874,–	Wartung	173,–	185,–	203,–
2019	6388,–	–	8771,–	I/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.

Kay Winzer

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

ZIEMLICH GENIAL: Da baut Fiat einen Kleinstwagen, der technisch simpel, solide sowie günstig gestrickt ist – und hält ihn durch schiere Niedlichkeit ewig frisch.

Fast 20 Jahre alt ist der „neue“ Fiat 500 nun. Er ist der beste Beweis für die berühmte italienische Stilsicherheit, die nie aus der Mode kommt. Denn mit seinem Mini-Format in Kombination mit der einmalig charmanten Optik erobert er die Herzen noch genau so wie bei seinem Debüt 2007. Dass seit 2020 ein völlig modernisierter Nachfolger auf dem Markt ist, fällt kaum auf, weil auch dieser das Erfolgsrezept beibehält.

Umso wichtiger erscheint beim Tipo 312, den Sie auf diesen Seiten sehen, die Frage nach dem technischen Zustand. Schließlich ist es meist der aufreibende Stadtverkehr, der über viele Jahre an Autos wie dem 500 zehrt.

Hier fand Fiat eine gute Balance aus hochwertig-solider Machart und billig tauschbaren Verschleißteilen. Natürlich ist so ein Cinque-

cento-Auspuff nicht für's ewige Leben gemacht. Bei nicht mal dreistelligen Beträgen für einen Ersatz-Endtopf ist das aber auch halb so wild. Ähnlich ist es um Bremsen und die vorderen Domlager bestellt. Stoßdämpfer und Federn zeigen sich durchwachsen – einige 500 brauchen auch hier früh Ersatz, andere fahren ewig mit den Werkteilen.

Entscheidende Baugruppen wie Motor, Lenkung und Getriebe sind dagegen in den meisten Fällen vorbildlich haltbar. Die Versuche, mit teuren Turbomotoren im Sinne des Downsizings die Kunden vom etwas drögen 1,2-Liter-Basismotor mit 69 PS wegzulocken, waren nicht zielführend. Der aufgeladene Zweizylinder mit 0,9 Litern Hubraum besitzt eine recht eigenartige Laufcharakteristik und verbraucht im echten Leben eher mehr Sprit.

Der 2020 eingeführte Dreizylinder kann das etwas besser, ist aber sehr selten. So bleibt neben den potenten Abarth-Modellen doch immer wieder die Basis als Empfehlung stehen, zumal dieser Motor den weitaus größten Teil des Gebrauchtangebots ausmacht. Bis auf Öl- und Zahnriemenwechsel ist das Aggregat anspruchslos. Kleinere Ölundichtigkeiten gehören zu den einzelnen Fehlritten, die sich der 500 damit erlaubt.

Im Verhältnis zu anderen Kleinstwagen kostete der gewisse Lifestyle-Faktor schon immer eine gute Portion mehr Geld. So ist es für den Gebrauchtkauf empfehlenswert, nicht gerade das kargste Exemplar auszusuchen. Eine große Vielfalt an Optionen und unzählige Sondermodelle versüßen Optik und Qualitätsanspruch spürbar.

Andreas Jüngling

Buongiorno oder Dzień dobry? Die Italo-Ikone wurde stets im polnischen Tychy montiert – bei konstant guter Qualität



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	Abarth 595
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	185–610	185–610	185–610
Höchstgeschw.	173	160	205

Welches Modelljahr?

Während die Retro-Optik mit Bezug auf den Fiat 500 der 1950er-Jahre kein Verfallsdatum kennt, wurden über die Jahre manche Details im Innenraum oder an der Beleuchtung immer weiter verbessert. Hier haben Autos seit der Modellpflege (2015) klar die Nase vorn. Der 500 wurde schon recht früh mit Smartphonespiegelung über Apple Carplay und Android Auto angeboten.

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?

Dank großer Auswahl gibt es große Preisspannen. Frühe Exemplare (oft mit Lackschäden) gibt's z.B. als solide Anfängerautos um 2500 Euro. Faceliftmodelle mit fünfstelliger Laufleistung kosten ab 6000 Euro. Ein 500C (mit Faltdach) kostet im Schnitt meist rund 2000 Euro mehr als andere. Abarths gibt's ab 9000 Euro. Der Niedlichkeitsfaktor verlockte wohl viele Halter zu liebevoller Pflege. Bei schlecht gewarteten Gebrauchten einfach weiter suchen, es gibt genügend bessere Fiat 500.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	0.9	1.2	595	im Jahr	0.9	1.2	595
2024	–	–	–	Steuer	18,–	26,–	116,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	394,–	398,–	319,–
2022	–	–	18 116,–	Teilkasko	102,–	127,–	251,–
2021	–	12 260,–	15 445,–	Vollkasko	334,–	345,–	599,–
2020	11 038,–	10 946,–	14 492,–	Wartung	179,–	181,–	269,–
2019	10 374,–	9 634,–	13 663,–	l/100 km	4,1 S	4,8 S	6,0 S

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Maik Wilde

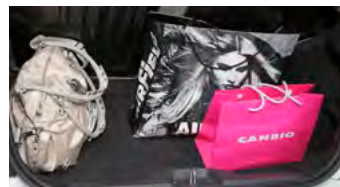
Tests in diesen Ausgaben

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



Das 2015er-Facelift brachte viele Feinheiten. Erkennbar an neuem Infotainment und den Heckleuchten mit Farbflächen



185 bis 610 Liter passen in den Knirps-Kofferraum. Die Rückenlehnen lassen sich auch im Cabrio umklappen



Checkpunkte:

- Korrosion am Unterboden
- Ölverlust Motor/Getriebe
- Radaufhängungen
- Bremsen: Verschleiß
- Wartungshistorie

Rückrufe:

- Über die Jahre 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

SEIT DREI JAHREN ist die achte Generation des Fiesta bereits Geschichte. Gebraucht gibt es den letzten Kleinwagen von Ford noch oft – eine gute Empfehlung?

Mit dem Produktionsende des Ford Fiesta zur Jahresmitte 2023 schloss sich das Kapitel des erfolgreichen Kleinwagens in seiner achten Generation. Diese ging im Juli 2017 an den Start, sie kostete als Basis ab etwa 13000 Euro, während das voll ausgestattete Topmodell ST X mit 200-PS-Turbo-Dreizylinder zuletzt bei rund 31000 Euro lag.

Doch auch mit den kleineren Aggregaten ist der letzte Fiesta (Typ FHH) ein flotter Typ mit Charakter. Verantwortlich ist vor allem das fein austarierte Fahrwerk, das flinke Kurvendynamik mit solidem Abrollkomfort verbindet und den Kölner zusammen mit der direkten, aber nie nervösen Lenkung zum Favoriten vieler Kurvenfans macht. Zudem leidet die Agilität nicht unter dem Geradeauslauf: Selbst

bei höherem Tempo bleibt der Fiesta erstaunlich stabil. Fahrwerksabstimmung kann Ford – das zeigten schon die beiden Vorgänger.

Weniger glänzend fielen dagegen Platzangebot und Anmutung im Innenraum aus, beides erreichte nicht ganz das Niveau der Klassenbesten. Den Kostendruck merkt man ebenso an den Sitzen, deren Polster eher knapp bemessen ist. Dafür passen Ergonomie am Steuer und – anders als beim Vorgänger – die Langzeitqualität. Bei der HU schlägt sich der achte Fiesta bislang jedenfalls deutlich besser als der Vorgänger.

Auch bei Rückrufen ist der Typ FHH recht unauffällig, betroffen waren überwiegend nur kleinere Fertigungschargen. So stören eher Kleinigkeiten, etwa schnell verschleißende Sitzstoffe oder abgelöste Türdichtungen.

Völlige Entwarnung gibt es trotzdem nicht, denn ein Punkt muss zwingend beachtet werden: der im Ölbad laufende Zahnriemen der Einliter-EcoBoost-Dreizylinder ohne Zylinderabschaltung, die das Antriebsportfolio klar dominieren. Wird ein anderes Öl als das von Ford vorgeschriebene (Freigabe WSS-M2C948-B) eingefüllt, drohen Gummiablösungen und Risse, die im schlimmsten Fall zu schweren Motorschäden führen können. Ab Modelljahr 2019 erfolgte mit der Zylinderabschaltung der Wechsel auf Steuerkette.

Unkritischer beim Schmierstoff sind nur der 1,1-Liter-Sauger – tauglich nur für die Stadt – sowie der 1.5 TDCi als einziger Diesel. Deshalb gilt hier: besser die Finger weg von einem Fiesta ohne sauber dokumentierte 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) bei 1/min	74 (100) bei 6500	92 (125) bei 6000
max. Drehm.	110 bei 3500	170 bei 1500	170 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	1108/517	1144/506	1217/468
Länge × Breite × Höhe	4040 x 1735 x 1476	4040 x 1735 x 1476	4040 x 1735 x 1476
Gepäckraum	292–1093	292–1093	292–1093
Höchstgeschw.	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, Parksensoren und Tempomat an Bord. Eine sinnvolle Investition. Die ST-Line bietet für einen relativ geringen Aufpreis Sportfahrwerk und -lenkrad sowie schlüssellosten Start.

Was kostet er?

Knapp 7000 Euro sind preislich der Einstieg für einen Fiesta VIII mit dem 1,1-Liter-Basismotor und noch fünfstelligen Laufleistungen. Mit 101 PS, Klimaanlage und weniger als 50 000 km geht es bei rund 10 500 Euro los, hier findet man auch schon Exemplare ab 2019 mit den auf Steuerkette umgestellten 1.0 EcoBoost. Vergleichbare Exemplare mit der 125-PS-Variante des Einliter-Turbo kosten mit besserer Ausstattung oft nicht viel mehr.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.1	1.0 EB ²⁾	1.0 EB ³⁾	im Jahr	1.1	1.0 EB ²⁾	1.0 EB ³⁾
2024	–	–	–	Steuer	60,–	40,–	22,–
2023	–	15 743,–	–	Haftpflicht	581,–	554,–	546,–
2022	–	14 602,–	–	Teilkasko	134,–	167,–	185,–
2021	–	13 408,–	12 769,–	Vollkasko	415,–	486,–	543,–
2020	9201,–	12 226,–	11 831,–	Wartung	191,–	205,–	213,–
2019	8388,–	10 655,–	–	I/100 km	5,1 S	4,6 S	4,2 S

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

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.

Sebastian Kopp

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 Bremsscheiben
- Verfärbungen Sitzbezüge
- Heizwirkung
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

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

HONDA JAZZ

PRAKTISCHE TALENTE UND HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT kennzeichnen die letzte Generation des City-Flitzers mit konventionellem Antrieb. Heute ein Gebrauchst-Tipp?



Die Rücksitze lassen sich entweder zu einer Ebene flachlegen oder wie im Kino hochklappen. Etwas zerklüftetes Cockpit

Checkpunkte:

- Allgemeiner Pflegezustand
- Wartungshistorie
- CVT-Getriebe ruckelfrei?
- 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 – die gleichnamigen Minimalisten aus den 1980ern klammern wir hier aus – zur DNA dieses clever konstruierten Kleinwagens.

Mit der dritten Auflage, die von 2015 bis 2020 im Handel stand, legte Honda nochmals nach. Obwohl auch der Jazz des Typs GK trotz 9,5 Zentimetern Zuwachs weiterhin knapp unter der Viermeter-Grenze bleibt, schafft er dank 3,5 Zentimetern mehr Radstand in Reihe zwei fast schon luxuriöse Verhältnisse.

Hinten genießen selbst Großgewachsene viel Beinfreiheit und ein luftiges Raumgefühl. Vorne fällt der Verstellbereich der Sitze dagegen eher knapp aus, sodass Personen über 1,85 Meter nicht immer die ideale Position hinterm höhen- und weitenverstellbaren Lenkrad finden. Dafür übertrifft der Kofferraum mit 354 Litern viele Kompakte. Klappt man die Rücklehnen der „Magic Seats“ um, senken sich gleichzeitig die Sitzpolster ab – es entsteht eine etwa 1,5 Meter lange Ladeebene für bis zu 1314 Litern Volumen. Das reicht sogar für eine Waschmaschine, zumal die Zuladung von 500 Kilogramm für einen Kleinwagen üppig ausfällt. Alternativ lassen sich die Sitzflächen wie Kinosessel hochstellen, um hohen Gegenständen Platz zu geben. Das clevere Konzept ermöglicht der 40-Liter-Tank unter den Vordersitzen.

Beim Antrieb gab es anfangs nur einen zwar drehfreudigen, aber nicht sonderlich durchzugsstarken 1,3-Liter-Benziner mit 102 PS, wahlweise mit Sechsgang-Handschriftung oder stufenlosem CVT. Mit dem Facelift Ende 2017 kam der 1.5 i-VTEC mit 130 PS dazu – mehr Komfort allerdings nicht. Der Jazz federt eher straff-rustikal, ohne fahrdynamisch besondere Glanzpunkte zu setzen. Auch die Geräuschdämmung könnte besser sein, ebenso der empfindliche Lack. Dafür gilt die Technik insgesamt als sehr haltbar, nur das CVT ruckelt mitunter und verlangt nach regelmäßigen Ölwechseln. Und Fahrwerkslager sowie Koppelstangen können poltern. *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) kW (PS) bei 1/min bei 6000	75 (102) kW (PS) bei 1/min bei 6000	96 (130) kW (PS) bei 1/min bei 6600
max. Drehm.	123 bei 5000 Nm bei 1/min	123 bei 5000 Nm bei 1/min	155 bei 4600 Nm bei 1/min
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, aber seltene 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 sehr rar.

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten Jazz des Typs GK ist 2026 überschaubar. Für Preisstabilität sprechen jedoch Forderungen von rund 12 000 Euro für einen Jazz 1.3 i-VTEC mit Comfort-Ausstattung und maximal 60 000 km. Die 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
2024	–	–	–	Steuer	72,–	50,–	106,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	517,–	517,–	545,–
2022	–	–	–	Teilkasko	99,–	99,–	214,–
2021	14 081,–	15 137,–	15 296,–	Vollkasko	334,–	334,–	552,–
2020	12 570,–	13 517,–	13 854,–	Wartung	182,–	183,–	197,–
2019	10 903,–	11 726,–	12 644,–	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.

Benjamin Zenn

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 viertürigen Kleinwagens wirkte beim Start 2013 sehr modern und solide. Im Alter offenbaren gebrauchte i10 dennoch ein paar Schwächen.



Ansehnliches und solide gemachtes Hartplastik-Cockpit (oben). Die Motoren sind mechanisch robust, kleckern aber öfter

Checkpunkte:

- **Kupplung: Funktion und Verschleiß**
- **Verschlossene Bremsen?**
- **Ölverlust Motor/Getriebe**
- **Wirkung Klimaanlage**
- **Spiel in Lenkung und/oder Vorderachse?**
- **Service-Historie**
- **Allgemeiner Pflegezustand**

Rückrufe:

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

Sympathisch, praktisch und gut – die von 2013 bis 2019 angebotene zweite Generation des Hyundai i10 (Typ IA/BA) machte einen großen Sprung nach vorn. Sowohl qualitativ als auch fahrdynamisch fuhr der in der Türkei gebaute Kleinwagen vom Start weg auf Augenhöhe mit der etablierten Kleinwagen-Konkurrenz. So konnte es Hyundai beim Facelift zum Modelljahr 2017 bei dezenter Kosmetik an Front und Heck sowie kleineren Updates bei Infotainment und Assistenz belassen.

Neben dem gefälligen Äußeren kann sich auch die Raumeffizienz sehen lassen. Hier bietet der – wie das Schwestermodell Kia Picanto – stets viertürige i10 mit fünf Sitzplätze mehr als einige Klassen-Konkurrenten. Das Gepäckabteil fasst 252 bis 1046 Liter.

Die relativ üppig dimensionierten Vordersitze passen selbst Großgewachsenen, die in diesem Kleinwagen auch dank der komfortablen Federung mehr Langstreckenkomfort erfahren als es das einfache, aber solide Hartplastik-Interieur erwarten lässt. Kopf- und Seitenairbags sowie ESP sind serienmäßig an Bord, trösten etwas über die gefühlsarme Lenkung hinweg. Das Facelift Anfang 2017 brachte zusätzliche Assistenten wie Kollisions- und Spurwechselwarner.

Zurückhaltung übte Hyundai indes beim Motorenangebot, das neben dem kultivierten 1,2-Liter-Vierzylinder (87 PS) nur den lethargischen Einliter-Dreizylinder mit 67 PS umfasste (optional mit Start-Stopp-Automatik), der ab 2014 auch als LPG-Version mit bivalentem Flüssiggasantrieb zu haben war.

Von offiziellen Rückrufen blieb die zweite Generation des i10 zwar verschont, im fortgeschrittenen Alter offenbart der Kleine aber trotz der mechanisch robusten Antriebe ein paar Schwachstellen. Dazu gehören Ölverlust an Motor und Getriebe, ein – nicht untypisch für kleine Stadtflyter – erhöhter Verschleiß von Kupplung und Bremsen, außerdem Defekte an der Beleuchtungseinrichtung. Bei den Hauptuntersuchungen werden von den Prüfern zudem häufiger ausgeschlagene Querlenkerbuchsen und zuviel Spiel in den Radführungsgelenken sowie im Lenkgetriebe moniert.

Annette Bender-Napp/uh

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	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?

Frühe Einliter-Basismodelle mit rund 50 000 km gibt es ab etwa 5500 Euro. Empfehlenswerter sind Facelift-i10 mit dem 1.2-Vierzylinder und Klimaanlage, für die bei ähnlichen Laufleistungen gut 4000 Euro mehr gefordert werden. Das Gebrauchtangebot ist jedoch überschaubar.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.2	1.0 LPG	Im Jahr	1.0	1.2	1.0 LPG
2023	–	–	–	Steuer	46,–	64,–	38,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	511,–	508,–	520,–
2021	–	–	–	Teilkasko	93,–	90,–	92,–
2020	–	–	–	Vollkasko	294,–	302,–	299,–
2019	7800,–	8689,–	–	Wartung	179,–	195,–	191,–
2018	6947,–	7980,–	7340,–	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.

Jörg Hegel-Fill

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

MIT DER ZWEITEN GENERATION des Kleinwagens setzte Hyundai ein echtes Ausrufezeichen: Design, Fahrverhalten und Qualität erreichten hier ein neues Niveau.



Nüchternes, aber gut verarbeitetes Cockpit. Die „Active“-Version liegt leicht höher und kommt mit Kunststoffbeplankung

Trotz koreanischer Wurzeln trägt der Hyundai i20 eine europäische Handschrift: Das Modell wurde maßgeblich im deutschen Entwicklungszentrum in Rüsselsheim für die europäische Kundschaft konzipiert und lief in der Türkei vom Band. Die zweite i20-Auflage, intern unter dem Typkürzel GB geführt, feierte Ende 2014 ihren Marktstart. Im Jahr 2018 folgte eine sanfte Modellpflege, ehe Ende 2020 der Nachfolger (BC3) startete.

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 Motorenpalette umfasst etwas träge Saugbenziner (75, 84, 100 PS), lebhaftes 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/wö*

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für den reinen Kurzstreckenbetrieb genügen die 1,2-Liter-Saugbenziner mit 75 oder 84 PS. Ist der i20 häufiger über Land unterwegs, bietet der 1,4-Liter mehr Reserven. Deutlich spritziger: die modernen Dreizylinder-Turbos mit wahlweise 100 oder 120 PS.

	1.2	1.4	1.0 T-GDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	cm³	1248	1368
Leistung	kW (PS) bei 1/min	55 (75) bei 6000	74 (100) bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	122 bei 4000	134 bei 3500
Leergewicht/Zuladung	kg	1055/525	1085/515
Länge x Breite x Höhe	mm	4035 x 1734 x 1474	4035 x 1734 x 1474
Gepäckraum	l/VDA	326–1042	326–1042
Höchstgeschw.	km/h	170	184

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?

Frühe Exemplare mit maximal 60 000 Kilometern auf der Uhr und Saugbenziner unter der Haube gibt es ab rund 8000 Euro. Für einen Facelift-i20 mit dem kräftigen 100-PS-Turbobenziner und ähnlicher Laufleistung sollten mindestens 11 000 Euro eingeplant werden.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2	1.4	1.0 T	im Jahr	1.2	1.4	1.0 T
2023	–	–	–	Steuer	74,–	92,–	44,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	584,–	616,–	616,–
2021	–	–	–	Teilkasko	126,–	128,–	123,–
2020	9951,–	–	13 297,–	Vollkasko	373,–	415,–	433,–
2019	9015,–	–	11 446,–	Wartung	188,–	195,–	201,–
2018	8345,–	9018,–	10 432,–	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.

Stefan Lenz

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

Schon 2023 schickte Kia den unprätenziösen Rio in Rente. Als Gebrauchter glänzt er mit **QUALITÄT UND HALTBARKEIT** sowie teils noch gültiger Herstellergarantie.



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

Autoschreiber bedienen sich gern etwas abgedroscher Begriffe, wie „erwachsen“ oder „knackig“. Manchmal geht's nicht ohne, wo beides doch so gut auf den Kia Rio des Typs YB zutrifft, der 2017 auf den Markt kam und Mitte 2023 vorerst ohne Nachfolger in Rente geschickt wurde.

Er ist auffallend 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 identisch zum 100-PS-Rio ist. Zum Facelift im Juli 2020 führte Kia eine E-Unterstützung für den 1.0-T-GDI ein, wodurch die 120-PS-Version ein wenig Schubhilfe erhielt. Der Zustand des dazu verwendeten Riemens sollte im Alter geprüft werden. Die Kupplungssteuerung erfolgt hier 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 dezente 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 leichten 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	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?

Bei gut 8000 Euro starten gebrauchte Rio mit weniger als 100.000 Kilometern. Je nach Laufleistung zieht der Preis bis etwa 15.000 Euro an. Viele einst günstige Neuwagen sind Re-Importe. Hier auf Vollständigkeit der Ausstattung und den Garantiezeitraum achten! Auffällig: das überschaubare Gebrauchtangebot mit rund 500 Stück.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.2	1.0 T-GDI	1.4 CRDi
2023	13.911,-	17.510,-	—
2022	13.158,-	16.176,-	—
2021	11.841,-	15.367,-	—
2020	10.930,-	14.478,-	—
2019	9067,-	12.554,-	—
2018	9317,-	—	10.580,-

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2	1.0 T-GDI	1.4 CRDi
Steuer	54,-	36,-	139,-
Haftpflicht	523,-	515,-	461,-
Teilkasko	140,-	135,-	168,-
Vollkasko	418,-	472,-	535,-
Wartung	214,-	233,-	241,-
l/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. *Sascha Wilczek*

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 DAS KLEINSTE MODELL von Mazda setzte auf Hubraum statt Aufladung. Als Gebrauchter ist der 2 ein Tipp, denn bei der Zuverlässigkeit fährt er ganz vorne mit.



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

Das „Zweimalzwei“ in Mazdas Modellpalette ist Historie: Das konventionelle 2er-Modell hat Ende 2024 abgedankt, während der 2 Hybrid 2026 weiter im Programm bleibt. Für Gebrauchtkäufer ist der Mazda 2 der dritten Generation ab 2015 jedoch immer noch ein Tipp – weil er konsequent auf Downsizing und Turbolader verzichtet.

Unter der Haube des stets fünftürigen Vierneterautos (genau 4,06 Meter lang) arbeitet ein hoch verdichteter 1,5-Liter-Benziner (Skyactiv-G) in drei Leistungsstufen mit 75, 90 und 115 PS. Die beiden stärkeren Versionen gab es ab Herbst 2021 nur noch als Mildhybrid. Der 1,5-Liter-Diesel mit 105 PS, der lediglich bis Mai 2018 angeboten wurde, spielt am Gebrauchtmärkte praktisch keine Rolle mehr.

Entscheidend ist hier jedoch die Zuverlässigkeit. Und genau in diesem Punkt kann Mazdas Kleinstler vom Typ DJ1 überzeugen: Selbst im Alter zählen Defekte an Steuerketten und Kraftübertragung, auffällig hoher Ölverbrauch oder vorzeitiger Verschleiß an Achslagern, Radaufhängungen, Bremsen und Abgasanlage nicht zu den typischen Problemzonen.

Ganz ohne Rückrufe blieb aber auch der zum Modelljahr 2020 (LED-Scheinwerfer Serie) und 2023 leicht überarbeitete Mazda 2 nicht. Von den bislang fünf bekannten Aktionen betrafen zwei das beim Skyactiv-G 115 optionale Rekuperationssystem i-ELOOP, jeweils eine die Kraftstoffhochdruckleitung, den Keilriemen samt Dichtung des Kraftstofffilters sowie den seltenen Diesel (fehlerhafte Verbrennung). Trotz kleinerer Auffälligkeiten bei Beleuchtung und Klimaanlage sind beim Mazda 2 jedoch bis heute keine echten Mängelschwerpunkte auszumachen.

Da lassen sich kleinere Schwächen wie der nicht sehr hochwertig wirkende und eher enge Innenraum, die eingeschränkte Übersicht oder der nicht gerade leise Motor verschmerzen – eher jedenfalls als die im Wettbewerbsvergleich mäßigen Bremsleistungen. Dafür punktet der kleine Mazda mit Genügsamkeit: Rund sechs Liter Super im Schnitt zeigen, dass er trotz Verzicht auf Downsizing und Turbo kein Auto von gestern ist.

Uli Holzwarth

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

Welches Modelljahr?

Der Typ DJ1 offenbarte auch mit der 2015 eingeführten, hochverdichteten Skyactiv-G-Antriebspalette keine Kinderkrankheiten. Insofern darf man beim Mazda 2 gestrost zu den frühen Exemplaren greifen, zumal die beiden Modellaufwertungen 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 ausgestattet. 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?

Knapp 11000 Euro muss man für einen DJ1 mit Klima und weniger als 50000 km einkalkulieren, egal ob mit 75 oder 90 PS. Mazda 2 mit höheren Laufleistungen sind ebenfalls keine Schnäppchen. Schon gar nicht mit 115 PS, diese Leistungsvarianten sind selten und oft überbeuert.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	G 75	G 90	G 115	im Jahr	G 75	G 90	G 115
2024	15853,-	15387,-	–	Steuer	60,-	62,-	88,-
2023	14388,-	14280,-	–	Haftpflicht	614,-	611,-	505,-
2022	13644,-	13527,-	–	Teilkasko	145,-	178,-	171,-
2021	12915,-	12786,-	–	Vollkasko	458,-	510,-	519,-
2020	10923,-	12077,-	15002,-	Wartung	189,-	195,-	220,-
2019	10355,-	11104,-	13297,-	l/100 km	4,7 S	4,9 S	5,4 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Wartungshistorie
- Korrosion Unterboden

Rückrufe:

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

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.

Daniel Schmitz

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

DIE DRITTE AUFLAGE des modernen Mini machte einen spürbaren Sprung bei der Langzeitqualität. Erstmals gab es den kleinen Briten auch mit zwei Türen im Fond.



Die dritte Auflage gab es mit zwei und erstmals auch mit vier Türen sowie als Cabrio. 2018 und 2021 erfolgten Facelifts

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 und Brandgefahr (SE)

Mit der dritten Modellgeneration, die von 2014 bis 2024 vom Band lief, wurde der Neuzeit-Mini so richtig erwachsen. Der Nachfolger vom Typ F66 basiert im Wesentlichen auf dem hier vorgestellten F56. Letzterer gilt als Quantensprung bei Komfort, Sicherheit und Zuverlässigkeit. Nur bei frühen Dreizylinder-Benzinern ist Vorsicht geboten.

Mit dem Ur-Mini hat der bis Anfang 2024 angebotene F56 nur noch das Grundkonzept und ein paar Stilelemente gemeinsam, unter BMW-Regie ist er größer, stärker und vor allem reifer geworden.

Bei dieser 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 Euro-6d). Die Dreizylinder hatten anfänglich jedoch massive Probleme mit dem unterdimensionierten Kurbelwellen-Axiallager, worauf Mini reihenweise Motoren wechselte. Sicher können Gebrauchtkauf-er ab Baunotat April 2015 sein, seither laufen die B38-Dreizylinder mit dem soliden Axiallager genauso problemlos wie die stärkeren Turbo-Vierzylinder. Überhaupt hat der F56 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 Assistenzeinrichtungen blieb aber eher knapp. Zu den gefragtesten Modellen zählte in den letzten Baujahren der vollelektrische Cooper SE mit 184 PS. Wer den als Gebrauchten will, sollte auf ein Protokoll des Batteriezustandes achten.

Sebastian Renz/wö

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	cm³	1198	1499
Leistung	kW (PS)	75 (102)	100 (136)
	bei 1/min	bei 4000	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	180 bei 1400	220 bei 1250
Leergewicht/Zuladung	kg	1165/405	1160/405
Länge x Breite x Höhe	mm	3821 x 1727 x 1415	3821 x 1727 x 1415
Gepäckraum	l/VDA	211–731	211–731
Höchstgeschw.	km/h	192	210

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?

Ein Vernunftkauf ist der Briten nicht, denn die Gebraucht-preise sind happig. Ein Mini One ab Mitte 2015 bis 80 000 Kilometer ist ab etwa 9000 Euro zu finden, vergleichbare Cooper-Modelle starten rund 2000 Euro darüber.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	One	Cooper	Cooper S	im Jahr	One	Cooper	Cooper S
2024	–	20 046,–	–	Steuer	58,–	50,–	116,–
2023	–	18 991,–	–	Haftpflicht	591,–	506,–	486,–
2022	14 967,–	17 512,–	–	Teilkasko	158,–	170,–	223,–
2021	14 142,–	15 306,–	17 514,–	Vollkasko	492,–	540,–	582,–
2020	12 906,–	14 565,–	16 563,–	Wartung	238,–	262,–	288,–
2019	11 717,–	13 158,–	15 246,–	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.

Thomas Gross

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 ist ein einfach gemachter Kleinwagen, der ersatzlos eingestellt wurde. Gebrauchtkäufern empfiehlt er sich mit seiner problemlosen Technik.



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

Der als „Weltauto“ entwickelte und ab 2012 in Thailand produzierte Mitsubishi Space Star ist bei uns passé, 2025 lief der Abverkauf von Lagerwagen mit Tageszulassung. Ausnahmslos viertürig erhältlich, war der Kleinwagen hierzulande Mitsubishi's Verkaufsschlager, von 2013 bis Ende 2025 entschieden sich in Deutschland 197 050 Käufer für ihn. Punkten konnte der Space Star neben seinen praktischen Qualitäten als überraschend geräumiger Cityflitzer auch mit Zuverlässigkeit, fünf Jahren Werksgarantie und niedrigen Preisen. Für Schlagzeilen sorgten einst Dumpingangebote fürs Einstiegsmodell, das für 6990 Euro mit dem Dacia Sandero als günstigstem Neuwagen konkurrierte.

Davon konnte später keine Rede mehr sein, sogar die Basisversion stand Ende März 2025 als Auslaufmodell schon mit beachtlichen 11990 Euro in der Liste. Bei Gebrauchtkäufern war das aber nie der Favorit. Auch Secondhand-Interessenten greifen lieber zu den zahlreichen rabattierten Sondereditionen mit reizvollen Extras, für die sich zuvor schon rund 80 Prozent der Neuwagenkunden entschieden. Die höchste Ausstattung lohnt nur dann, wenn unbedingt die CVT-Automatik gewünscht ist – die gab es ausschließlich in dieser Kombination.

Unter der Haube der meisten Space Star arbeitet der Einliter-Dreizylinder mit 71 PS und Fünfganggetriebe. Den bis 2020 erhältlichen 1.2 mit 80 PS, dessen Anteil nur etwa ein Drittel beträgt, braucht man im Grunde nur, wenn der Einsatz oft außerhalb der Stadt stattfindet. Echten Fahrspaß sollte man allerdings auch vom stärkeren Space Star nicht erwarten: Der Lenkung fehlt Präzision, dem Fahrverhalten Schwung und der Federung Komfort.

Für die fahrdynamischen Defizite entschädigt der schlicht konstruierte Kleinwagen mit robuster Technik, wenig Wartungsbedarf und Zuverlässigkeit. Besitzer berichten über Bremsenverschleiß, eine schwache Lüftung oder eine nicht besonders haltbar wirkende Kupplung. Teure Probleme, wie Ärger mit der Steuerkette, Ölverlust oder gar Motorschäden, sind dagegen 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	999	1193	1193
Leistung	52 (71) bei 1/min bei 6000	52 (71) bei 6000	59 (80) bei 6000
max. Drehm.	88 bei 5000	102 bei 3500	106 bei 4000
Leergewicht/Zuladung	940/350	940/400	955/385
Länge x Breite	3795 x 1665	3845 x 1665	3795 x 1665
x Höhe	x 1505	x 1505	x 1505
Gepäckraum	l/vda	235-912	209-881
Höchstgeschw.	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. Ab Januar 2021 war ein 1.2 mit 71 PS die einzige Antriebsquelle, sowohl mit Handschaltung als auch mit CVT-Automatikgetriebe.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die teuren Topausstattungen wurden neu kaum gekauft, machen bei so einem einfach gestrickten Wägelchen auch wenig Sinn. Interessant sind jedoch 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?

Rund 5000 Euro sind preislich die Untergrenze für frühe Space Star 1.0 mit Klima um 40 000 km. Facelift-Modelle ab 2021 mit 71-PS-1,2-Liter starten erst ab 9000 Euro, letzte Tageszulassungen mit Klima gibt es ab 13 500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.2 ²⁾	1.2 ³⁾	im Jahr	1.0	1.2 ²⁾	1.2 ³⁾
2024	–	12 478,–	–	Steuer	40,–	60,–	58,–
2023	–	11 463,–	–	Haftpflicht	562,–	562,–	562,–
2022	–	10 210,–	–	Teilkasko	120,–	120,–	122,–
2021	–	9351,–	–	Vollkasko	424,–	424,–	452,–
2020	7501,–	8857,–	10 236,–	Wartung	185,–	194,–	197,–
2019	6229,–	7663,–	9063,–	l/100 km	4,6 S	5,0 S	4,9 S

Quelle: DAT; ¹⁾ Händlerereinkaufspreise; 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.

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

Space Star 1.0: Kurztest 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 E

Seit Jahren empfehlen wir den Corsa E allen, die **ZUVERLÄSSIGKEIT FÜR WENIG GELD** suchen. Dank der guten Haltbarkeit hat sich daran bis heute nichts geändert.



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

Checkpunkte:

- Verkorkungen beim 1.0
- Zündspulenleiste beim 1.4
- Kleinere Ölverluste am 1.4
- Zustand Bremsanlage

Rückrufe:

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

Den Opel Corsa E (2014–2019) empfehlen wir schon seit einigen Jahren als 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, aber auch ihm fehlt der Pep der Turboversionen des gleichen Motors. Dank solider Steuerkette funktionieren beide weitgehend problemlos. Etwas diffiziler und dabei sogar teurer ist der moderne Dreizylinder-Direkteinspritzer. 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 die Domlager und die Stoßdämpferlager verschleifen.

Zu den Schwachstellen gehören schlecht montierte Anbauteile (z. B. Stoßfänger, Heckleuchten), oder Knarz- und klappergeräusche 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 Fahrradträger, der oft klemmt. Über diese Kleinigkeiten hinaus ist der Corsa E robuster als sein Nachfolger mit Ölbad-Zahnriemen (siehe Peugeot 208, nächste Seite). *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-Dieselmotoren.

	1.2	1.0	1.4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1229 cm ³	999	1398
Leistung	kW (PS) bei 1/min	51 (70) bei 5600	66 (90) bei 3700
max. Drehm.	Nm bei 1/min	115 bei 4000	170 bei 1800
Leergewicht/Zuladung	kg	1135/455	1249/431
Länge x Breite x Höhe	mm	4021 x 1736 x 1479	4021 x 1736 x 1479
Gepäckraum	l/VDA	280–1090	280–1090
Höchstgeschw.	km/h	162	180

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 Fahrassistenten gehört und ansehnlichere Materialien. Die Color Edition setzt Akzente.

Was kostet er?

Die großen Stückzahlen bewirken, dass im Netz fast 2000 Corsa E auf einen Käufer warten. Günstige Exemplare massive Probleme fangen schon bei rund 4000 Euro an, wobei die Laufleistung weniger entscheidend ist als der Pflegezustand. Ein hübsch ausgestatteter 1.4 für 8-10000 Euro lässt kaum Wünsche offen. In diesem Bereich gibt es ohnehin die größte Menge an Inseraten.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.2	1.0	1.4
2024	–	–	–
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	7591,–	7796,–	7846,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2	1.0	1.4
Steuer	98,–	60,–	98,–
Haftpflicht	585,–	544,–	544,–
Teilkasko	89,–	95,–	101,–
Vollkasko	303,–	363,–	357,–
Wartung	198,–	200,–	214,–
l/100 km	5,7 S	5,0 S	5,7 S

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.

Tamas Monda

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

Seit 2019 teilt der 208 seine Technik mit dem Opel Corsa. Punktet er als Gebrauchter mit seinem Charme oder überwiegen die **ZAHNRIEMENPROBLEME** auch hier?

Manch einer 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 nur 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. Einige weitere Rückrufaktionen, vielmehr deren Durchführung, sind einer der beiden wichtigen Checkpunkte beim Kauf eines

gebrauchten 208. Heute mehren sich Fälle von verschlissenen Fahrwerksteilen gerade beim gewichtigeren e-208.

Der eigentliche Krisenherd liegt in den bei Stellantis fast omnipräsenten 1.2-PureTech-Dreizylindern. Deren Zahnriemen 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! Selbst wenn das Öl stets stimmte, genügt der Zahn der Zeit, damit sich der Zahnriemen eben doch auflöst, weshalb Stellantis des Wechselintervall radikal halbierte, und zwar auf sechs Jahre oder alle 70 000 Kilometer. Experten raten freilich zu einem

noch zeitigeren Austausch. Ist der bei einem frühen Exemplar noch ausgeblieben, sollten Sie lieber weitersuchen. 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. Deren Ausstattungsumfang reicht von der etwas kärglichen Basis bis zu ausgesprochenen Luxus-Kleinwagen. Fünf Türen sind beim aktuellen 208 stets Serie.

Alle Turboversionen sind grundsätzlich quirlig, das macht den 131 PS starken Top-Benziner, den es ohnehin nur mit Automatikgetriebe gibt, entbehrlich. Besonders sparsam: die eher seltenen Dieselsversionen. Der gut gemachte e-208 wird allmählich spürbar preiswerter, ähnlich wie beim direkten Technikbruder Opel Corsa F. *Andreas Jüngling*

265 bis 1004 Liter Stauraum sind selbst für Kleinwagen nicht gerade üppig. Dagegen hält er gekonnt mit Chic und Charme



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Innerhalb des Kleinwagensegments 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 Benzinier-Problemen 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	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	1/VDA	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 turbobolose 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 Streitthe-ma. 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 kauftaktisch 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?

Dass der 208 ein Schönling ist, zeigen die hohen Gebrauchtpreise. Mit knapp 9000 Euro für die günstigsten Inserate mit dem kritischen PureTech-Dreizylinder über-ragt er den größeren und höherwertigen 308 deutlich, gleiches gilt für den Technikzwilling Opel Corsa F. So wird das Elektromodell ab rund 13 000 Euro zur Empfehlung.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 100	HDi 100	e-208	im Jahr	PT 100	HDi 100	e-208
2024	15 908,–	–	–	Steuer	62,–	168,–	0,–
2023	14 587,–	16 945,–	16 929,–	Haftpflicht	509,–	524,–	490,–
2022	13 801,–	13 558,–	14 879,–	Teilkasko	201,–	231,–	185,–
2021	13 049,–	12 756,–	13 296,–	Vollkasko	597,–	663,–	699,–
2020	12 396,–	11 864,–	12 535,–	Wartung	209,–	221,–	165,–
2019	11 365,–	10 561,–	11 818,–	l/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.

Sebastian Kopp

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**. Zu Recht.

Im Jahr 2019 ging er an den Start, 2023 durchlief er eine Modellpflege. Anfang 2026 endete seine Karriere, nachdem er zuletzt noch die Spitze der europäischen Zulassungs-Charts erklommen hatte: Der Clio der fünften Generation ist ein Bestseller im Kleinwagen-Segment. Zu Recht: Der 4,05 Meter lange, prinzipiell viertürige Franzose hat viel Licht und nur wenig Schatten zu bieten.

Um mit den Sonnenseiten zu beginnen: Das Fahrwerk wirkt flott, ausgewogen und sicher, wobei allerdings die Lenkung mehr Rückmeldung liefern könnte. Die Lackierung schützt das Blech ausreichend vor Rost, und das Bedienkonzept leuchtet dank vieler physischer Elemente ziemlich schnell ein. Eine starke Seite ist auch der große, 391 bis 1069 Liter fassende Kofferraum.

Negative Aspekte beim Clio: Die vorderen Sitze sind klein geschnitten und so weich ge-

polstert, 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 folgte eine Version für den Betrieb mit Flüssiggas, und im selben Jahr zogen Hybridantriebe in die Modellreihe ein – anfangs mit 140, ab Mitte 2023 mit 144 PS und stets mit geringem Verbrauch. Es handelt sich um die für Renault charakteristische Konstruktion ohne Ladebuchse, mit einem Saug-Benziner,

zwei E-Maschinen, einem kleinen Akku und dem kupplungslosen Multimode-Getriebe, einer Spezialität des Hauses. Mit einem solchen Antrieb gelang es dem Clio, in einem Vergleichstest von auto motor und sport 2024 den VW Polo zu schlagen. Bei einigen konventionellen Motorisierungen montierten die Franzosen auch stufenlose sowie Doppelkupplungsgetriebe; Letztere gelten als recht anfällig.

Der Clio ist ein unproblematisches Auto, aber nicht ganz frei von Schwachstellen. Stichworte: Rostränder und Riefen 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 Multimediasystem. Beim KBA jedoch steht der Kleine in puncto Rückrufe sehr gut da.

Johannes Köbler

Flottes Design, ausgewogenes Fahrwerk, gute Bremsen, aber Lenkung mit wenig Rückmeldung: der Renault Clio V



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel im Clio sind sehr wirtschaftlich, aber selten, ähnlich wie das Flüssiggasmodell mit 101 PS. Die weitverbreiteten Einliter-Benziner (alle mit Saugrohreinspritzung) laufen nicht sehr sparsam und wenig kraftvoll – vor allem mit 91 PS und CVT-Automatik.

	Sce 65	Tce 90	E-Tech 140
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4+E
Hubraum	cm³	999	1598
Leistung	kW (PS)	49 (67)	67 (91)
	bei 1/min	bei 6250	bei 5000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	95 bei 3600	160 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1117/445	1172/398
Länge x Breite x Höhe	mm	4050 x 1798 x 1440	4053 x 1798 x 1439
Gepäckraum	l/VDA	340–1069	340–1069
Höchstgeschw.	km/h	160	174

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, diverse Multimedia-Features sowie Design-Spielereien mit sich.

Was kostet er?

Neun von zehn Clio, die in Deutschland bei den Händlern stehen, sind Benziner, in aller Regel unter 100 PS. Solche Autos gibt es ab 10 000 Euro mit weniger als 80 000 km auf der Uhr zu kaufen. Die Hybridmodelle sind noch vergleichsweise jung und fangen bei 15 000 Euro an. LPG-Autos sind sehr gefragt und kosten etwa gleich viel, Diesel sind ebenfalls sehr schwer zu finden.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	Sce 65	Tce 90	145
2024	–	16 200,–	21 910,–
2023	12 925,–	14 991,–	19 763,–
2022	11 077,–	13 296,–	17 437,–
2021	9 677,–	12 570,–	–
2020	9 205,–	11 908,–	–
2019	–	–	–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	Sce 65	Tce 90	145
Steuer	54,–	66,–	34,–
Haftpflicht	622,–	539,–	731,–
Teilkasko	133,–	159,–	197,–
Vollkasko	488,–	550,–	653,–
Wartung	220,–	239,–	262,–
l/100 km	4,9 S	5,2 S	4,3 S

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.
Jörg Hegel-Fill

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



Klar und schlüssig: das Bedienkonzept. Bei der Modellpflege 2023 zog das Hochformat-Display in den Clio ein



Groß für einen Kleinen: Der Kofferraum hat schon im Grundmaß 391 Liter Volumen. Beim Hybrid sind es 309 l

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Ausfall Servolenkung
- Schweißnaht Fondlehne
- Bremspedalschalter

RENAULT TWINGO

SEIN HECKMOTORKONZEPT machte die dritte Generation des Twingo zu etwas Besonderem. Sticht der Stadtflitzer auch als Gebrauchtwagen aus der Masse heraus?



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

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 wuseligere 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 noch ein ordentliches Angebot an Gebrauchten. Pflegezustand und Wartungshistorie sind bei den günstigen Secondhand-Twingos früher Baujahre jedoch oft mäßig. Die Technik ist insgesamt robust, dennoch gibt es Auffälligkeiten, die bei der Besichtigung gecheckt werden sollten. Dazu zählen Öl- und Kühlmittelverlust, Kupplungsverschleiß, eine hakelige Schaltung, frühzeitig verschlissene Bremsen, Stoßdämpfer und Achsaufhängungen sowie Risse am Motorlager.

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*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Es gab nur Dreizylinder-Benziner: den Einliter-Sauger mit 65, 70/71 und 73 PS sowie zwei Leistungsversionen 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 cm³	898	898
Leistung	kW (PS) bei 1/min	48 (65) bei 6250	68 (92) bei 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	95 bei 4000	135 bei 2500
Leergewicht/Zuladung	kg	975/360	1019/340
Länge x Breite	mm	3615 x 1647	3595 x 1647
x Höhe		x 1541	x 1557
Gepäckraum	I/VDA	188–980	188–980
Höchstgeschw.	km/h	158	165

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?

Frühe Twingo III mit Saugbenziner um 80 000 km starten bei etwa 4000 Euro. Gepflegte Faceliftmodelle mit Laufleistungen unter 50 000 km gibt es ab rund 7500 Euro. Besser ausgestattete Turbo-Varianten sind wesentlich seltener und meist erst ab rund 9500 Euro zu finden.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	Sce 65	Tce 90	Tce 110
2024	13 174,-	–	–
2023	12 317,-	–	–
2022	11 274,-	–	–
2021	10 192,-	–	–
2020	9 581,-	9 442,-	–
2019	8 327,-	8 327,-	9 395,-

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufpreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	Sce 65	Tce 90	Tce 110
Steuer	64,-	40,-	84,-
Haftpflicht	525,-	489,-	437,-
Teilkasko	87,-	104,-	112,-
Vollkasko	348,-	412,-	450,-
Wartung	158,-	171,-	187,-
I/100 km	5,2 S	4,7 S	5,6 S

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. *Thomas Gross*

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

In der **FÜNFTEN GENERATION** bietet der spanische Polo-Bruder einen geräumigen Innenraum und ein flottes Fahrwerk. Und auch die Turbo-Dreizylinder machen Spaß.



Übersichtlich: das Cockpit, hier noch vor dem Facelift. Die TSI verdienen Empfehlung. In Generation V gibt's nur noch Viertürer

Totgesagte leben länger: Schon vor zwei Jahren schien sein Ende bevorzustehen, und jetzt, 2026, hat der Ibiza gerade sein zweites, wenn auch nur rein optisches Facelift erhalten. Nicht schlecht in einer Autowelt, aus der seit Jahren die kleinen Modelle verschwinden, sehr zum Leidwesen vieler Kunden.

Bei seinem Debüt 2017 war der Ibiza das erste Modell auf der MQB-A0-Plattform des Volkswagen-Konzerns. Das führte zu einem Wachstum auf 4,06 Meter Länge und zu einem Gepäckraumvolumen von 355 bis 1165 Liter. Die erste Modellpflege 2021 brachte serienmäßige LED-Scheinwerfer und das neue Infotainment des Konzerns – es war von einer ganzen Reihe Bugs geplagt, die erst nach und nach ausgemerzt wurden. Unterm Strich aber macht das Bedienkonzept keine Probleme, zumal die Klimaanlage noch immer über Tasten verfügt. Im Fond ist die Beinfreiheit gut, nur die sehr straffe Bank trübt die Freude am Sitzen. Wer hingegen hinterm Steuer sitzt, freut sich über das straff-sauber arbeitende Fahrwerk und die exakte Lenkung. Ein Notbremsassistent ist Standard, feine Features wie Radar-Tempomat und Verstelldämpfer gab und gibt es extra.

Die Motorenauswahl ist überschaubar. Bei den Dreizylinder-Benzinern taugen die schlappen Einliter-Sauger (65, 75 und 80 PS) nur für den Stadtverkehr; höhere Aufgaben erledigen die TSI-Turbos mit 95, 110 oder 115 PS sehr viel souveräner. Echten Antriebs-Luxus bietet der 1.5 TSI, ein Vierzylinder mit 150 PS. Die Diesel mit 1,6 Liter Hubraum (80, 95 und 115 PS) fielen 2019/2020 aus dem Programm. Die ebenfalls sehr wirtschaftliche Erdgasvariante TGI (90 PS) ist 2023 ausgelaufen und heute nur noch schwer zu finden.

Schaltgetriebe mit fünf oder sechs Gängen waren im Ibiza stets Standard. Ab 110 PS gibt es das Doppelkupplungsgetriebe DSG, im Topmodell 1.5 TSI ist es Serie. Checken Sie bei der Probefahrt, ob da nichts ruckelt und ob die Wartungsvorschriften eingehalten wurden! Und klären Sie gleich, ob die Rückrufe abgearbeitet sind.

Carl Nowak/ko

Checkpunkte:

- Bei DKG: Funktion okay? Ölwechsel erledigt?
- Bremsen: Rost oder Quietschen?
- Infotainment: schneller, stabiler Lauf?

Rückrufe:

- Klima-Hochdruckleitung
- Bremskraftverstärker mit Öl verschmutzt
- Beifahrerairbag
- Gurtschloss hinten links
- Gasleitung undicht (TGI)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Saugbenziner im Ibiza sind ziemlich müde, die Turbos dagegen hellwach. Hier verdient besonders die 115-PS-Version Empfehlung, ob mit Sechsganggetriebe oder DSG. Alle Ottomotoren haben einen Zahnriemen, ab 90 000 km Laufleistung rät Seat zu regelmäßigen Sichtprüfungen.

	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	999 cm³	1598	999
Leistung	85 (115) kW (PS) bei 1/min bei 5000	70 (95) bei 2750	66 (90) bei 4500
max. Drehm.	200 Nm bei 2000	250 Nm bei 1500	160 Nm bei 1900
Leergewicht/Zuladung	1140/520 kg	1253/497	1239/401
Länge x Breite x Höhe	4059 x 1780 x 1444 mm	4059 x 1780 x 1444	4059 x 1780 x 1444
Gepäckraum	l/VDA 355–1165	355–1165	262–1072
Höchstgeschw.	195 km/h	182	181

Welches Modelljahr?

Das 2021er-Facelift brachte ein etwas hochwertigeres Cockpit, aber auch das problematische neue Infotainment. Das Erdgasmodell erhielt Anfang 2019 ein Getriebe mit sechs statt fünf Gängen. Die Vierzylinder-TDI blieben nur bis 2020 im Programm.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Der kleine Spanier ist in drei Linien erhältlich: Ibiza, Style 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 Auswahl an gebrauchten Ibiza ist groß, und jeder zweite von ihnen hat den Einliter-Turbobenziner mit 115 PS unter der Haube. Mit Laufleistungen unter 80 000 km sind diese Autos erst ab etwa 14 000 Euro zu haben. Vierzylinder-Benziner, Erdgasmodelle und vor allem Diesel sind auf dem Markt dünn gesät.

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
2024	–	–	–	Steuer	160,–	46,–	20,–
2023	–	–	12 024,–	Haftpflicht	405,–	476,–	550,–
2022	–	–	11 158,–	Teilkasko	153,–	213,–	175,–
2021	–	–	10 573,–	Vollkasko	487,–	542,–	476,–
2020	13 237,–	11 741,–	9 729,–	Wartung	195,–	224,–	238,–
2019	12 489,–	11 057,–	9 209,–	l/100 km	4,7 S	3,8 D	3,3 ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾ Händlereinkaufspreise 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 genauerer Blick, ob der Rückruf erledigt worden ist.

Michael Materla

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

Von 2014 bis 2021 lief **DER KLEINE TSCHECHE** in dritter Generation vom Band, als günstige Alternative zum VW Polo. Als Kombi ist er ein richtiges Familienauto.

Je größer die Familie, desto deutlicher die Charakterunterschiede zwischen ihren Mitgliedern. Im VW-Konzern spielte der vier Meter lange Fabia III die Rolle des betont funktionalen, günstigen Kleinwagens. Vor allem der 25 Zentimeter längere Kombi, der kurz nach der Limousine folgte, bietet verblüffend viel Platz für Insassen und Gepäck (530 bis 1495 Liter). Vier Türen waren schon seit der ersten Generation von 1999 Standard, dazu gab es eine einfache Bedienung, schlichte, aber robuste Innenraummaterialien und viele kleine praktische Features – typisch Skoda.

Angesichts der günstigen Preise gönnten sich viele Kunden eine höhere Ausstattungslinie und dazu Extras aus einer langen Liste, unter ihnen sogar ein Schlechtwegepaket und ein Sportfahrwerk. Beim Facelift von 2018 ka-

men LED-Scheinwerfer (Extra), ein kleines Mitteldisplay (Serie) und neue Assistenzsysteme.

Obwohl der Fabia keine Sänfte ist und speziell Autobahn-Querrillen etwas unsanft abarbeitet, zählen 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 211 (Benziner) und EA 288 (Diesel). Von Beginn an war die ganze Palette sauber nach Euro 6, 2018 entfiel der einzige Diesel, der 1.4 TDI, weil der Platz für den SCR-Kat fehlte. Die Einliter-Saugbenziner (60/75 PS)

taugen nur für den Stadtverkehr; die Turbos sind da erheblich vielseitiger. Am besten passen die 1,2-Liter-Vierzylinder mit 90 und 110 PS sowie ihre dreizylindrigen Nachfolger ab 2017, die nahezu leistungsgleich waren.

Im Alltag bereitet der Fabia selten Probleme. Im Infotainment-Display treten gelegentlich Pixelfehler auf. Was die Bilanz schon mehr trübt, sind Getriebe bei den Modelljahren 2017 und 2018, die ab Werk mit zu wenig Öl befüllt waren, vereinzelte Undichtigkeiten an Motor und Einspritzanlage, defekte Wasserpumpen und einige unzulänglich verschraubte Nockenwellenversteller in den ersten beiden Baujahren. Und Achtung: Die Doppelkupplungsgetriebe (ab 90 PS optional beim Diesel, ab 95 PS bei den Benzinern) sollten auf jeden Fall ruckfrei arbeiten. *Bernd Stegemann/ko*

**Die Top-Linie:
Fabia Monte
Carlo mit Dach
und Rädern (16
oder 17 Zoll)
in Schwarz.
Innen gibt es
gut geformte
Sportsitze**



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Im reinen Kurzstreckenbetrieb kann man mit dem Dreizylinder-Basismotor (75 PS) glücklich werden. Wer jedoch mehr fährt, sollte speziell beim Kombi zum 1.2 oder 1.0 TSI greifen, und zwar jeweils mit 110 PS. Der drehmomentstarke 1.4 TDI (90 oder 105 PS) ist sehr selten.

	1.0 MPI	1.2 TSI	Combi 1.0 TSI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	999	1197	999
Leistung	55 (75)	81 (110)	70 (95)
bei 1/min	bei 5400	bei 5000	bei 5000
max. Drehm.	95 bei 3000	175 bei 1400	160 bei 1800
Leergewicht/Zuladung	1080/455	1129/455	1208/455
Länge x Breite	3997 x 1732	3997 x 1732	4262 x 1732
x Höhe	x 1467	x 1467	x 1482
Gepäckraum	l/VDA	330–1150	530–1395
Höchstgeschw.	172	196	187

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 rauerer 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?

Das Angebot auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt besteht zu mehr als 90 Prozent aus Benzinern; die wenigen Diesel sind meist schon über 100.000 km gelaufen. Als 110-PS-TSI ist ein Fabia-Viertürer mit weniger als 80.000 km ab 12.000 Euro zu bekommen, als 75-PS-Sauger schon ab 8500 Euro. Der Aufschlag für die praktische Kombi-Variante ist moderat, er liegt zumeist unter 1000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.0 TSI ²⁾
2024	–	–	–
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	13.891,–	10.423,–
2019	9637,–	12.595,–	9508,–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾Combi

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.0 TSI ²⁾
Steuer	48,–	50,–	34,–
Haftpflicht	539,–	476,–	456,–
Teilkasko	130,–	158,–	140,–
Vollkasko	391,–	466,–	435,–
Wartung	191,–	212,–	208,–
l/100 km	4,8 S	4,7 S	4,5 S

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 Bremsen. Bei Automatik erkennt das Fahrzeug öfter die P-Position nicht.

Christian Kneitz

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



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



Fast eineinhalb Kubikmeter Stauraum: Der Kombi ist klar länger als die Limousine und schluckt viel mehr Gepäck



Checkpunkte:

- Zustand Brems Scheiben
- Getriebe (Benziner 2017/18)
- Funktion Klimaanlage
- Kabelbaum Heckklappe
- Defekte Türdichtungen

Rückrufe:

- Funktion Airbag
- Nockenwellenversteller
- Sitzrahmen instabil

SMART FORTWO, FORFOUR

IM NÄCHSTEN JAHR soll ein Fortwo-Nachfolger starten – mit E-Technik von Geely. Doch auch die dritte Generation des Cityflitzers bleibt als Gebrauchter interessant.

Die Kombination aus super kompakten Abmessungen und konsequenter Beschränkung auf zwei Sitzplätze hat den Fortwo vor allem in Großstädten populär gemacht. Die dritte Generation (Typ 453, gebaut von 2014 bis 2024) präsentierte 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 Radauhängungen, 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. Ende 2026 soll mit dem #2 ein elektrischer Nachfolger des Fortwo debütieren.

Gerd Stegmaier

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



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) kW bei 1/min bei 6000	66 (90) bei 5500	60 (82)
max. Drehm.	91 Nm bei 1/min bei 2850	135 bei 2500	160
Leergewicht/Zuladung	890/260 kg	915/255	1085/225
Länge x Breite x Höhe	2695 x 1663 x 1555 mm	2695 x 1663 x 1555	2695 x 1663 x 1555
Gepäckraum	IVDA 260–350	260–350	260–350
Höchstgeschw.	151 km/h	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 Benzinern 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?

Für einen frühen Fortwo III mit 71-PS-Benziner, Klimaanlage und weniger als 60 000 Kilometern werden mindestens 7000 Euro auferufen. Ein vergleichbares Cabriolet ist erst ab etwa 12 000 Euro zu finden. Recht junge EQ-Modelle sind auch mit überschaubaren Laufleistungen bereits für um die 10 000 Euro zu bekommen. Dass dem Forfour der Kultfaktor des Zweisitzers fehlt, erkennt man am deutlich niedrigeren Preisniveau.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	0.9 T	EQ	im Jahr	1.0	0.9 T	EQ
2024	–	–	–	Steuer	58,–	64,–	39,– ²⁾
2023	–	–	12 388,–	Haftpflicht	431,–	447,–	401,–
2022	–	–	9824,–	Teilkasko	82,–	99,–	105,–
2021	–	–	8769,–	Vollkasko	276,–	295,–	354,–
2020	–	–	8257,–	Wartung	192,–	211,–	149,–
2019	7937,–	9305,–	7778,–	I/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.

René Krämer

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

KLASSISCHER LEICHTBAU verhilft dem Kleinwagen in sechster Generation zu niedrigen Verbräuchen, die hier einhergehen mit bemerkenswerter 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. Ansonsten zeigt das Leichtgewicht keine typischen Mängelschwerpunkte. Was aber nicht bedeutet, dass – je nach Einsatzzweck – rostende Bremscheiben, defekte Koppelstangen oder eine verschlissene Kupplung vorkommen können.

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 cm³	998	1373
Leistung	66 (90) kW (PS) bei 6000 1/min	82 (111) bei 5500	103 (140) bei 5500
max. Drehm.	120 bei 4400 Nm bei 1/min	170 bei 2000	230 bei 2500
Leergewicht/Zuladung	915/450 kg	940/440	1045/400
Länge x Breite x Höhe	3840 x 1735 x 1480 mm	3840 x 1735 x 1480	3890 x 1735 x 1480
Gepäckraum	l/VDA	265–947	265–947
Höchstgeschw.	180 km/h	195	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 Handykonnektivität, Rückfahrkamera, Sitzheizung und seit 2020 auch Spurhalter, Totwinkelwarner und Verkehrszeichenerkennung. Comfort+ beinhaltet noch Klimaautomatik, Keyless-Go, Navigation und LED-Scheinwerfer.

Was kostet er?

Wer den Swift des Typs AZ besitzt, scheint ihn zu lieben. Das Gebrauchtangebot ist mager, startet bei rund 9000 Euro für 1.2 mit weniger als 80 000 km. Vergleichbare 1.0 Turbo sind noch rarer und kosten rund 2000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.2 Eco	1.0	1.4
2024	–	–	–
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	8616,–	9399,–	11 797,–
2019	7634,–	8330,–	10 454,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2 Eco	1.0	1.4
Steuer	34,–	68,–	136,–
Haftpflicht	463,–	455,–	386,–
Teilkasko	167,–	163,–	261,–
Vollkasko	476,–	493,–	584,–
Wartung	183,–	195,–	229,–
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.

Christian Debler

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 KLEINWAGEN mutet auch in Generation drei etwas bieder an, doch seine Langzeitqualität ist Toyota-typisch top. Als Hybrid punktet er zudem mit hoher Effizienz.



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

In der langen Produktionsphase von Herbst 2011 bis Sommer 2020 erhielt die dritte Auflage des Yaris gleich zwei Facelifts: im August 2014 sowie im April 2017. Bei Letzterem gab es neue Antriebe. Unabhängig davon präsentierte sich der in Frankreich gefertigte Kleinwagen von Beginn an als ausgesprochen robust und verlässlich – nennenswerte Schwachstellen treten kaum in Erscheinung.

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 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 Krimskrams 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 kräftigeren Benzinern mit 111 Sauger- oder 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/wö

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 oft relativ 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 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	3950 x 1695 x 1510	3950 x 1695 x 1510	3950 x 1695 x 1510
Gepäckraum	l/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 getrost sparen.

Was kostet er?

Dass der Yaris dank seiner Zuverlässigkeit ein beliebter Gebrauchter ist, erkennt man am hohen Preisniveau. Ein 2017er-Facelift mit 111-PS-Saugbenziner und weniger als 80 000 Kilometern findet sich erst ab rund 10 500 Euro. Ein ähnlicher Hybrid-Yaris kostet etwa 2000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.5	Hybrid	im Jahr	1.0	1.5	Hybrid
2024	–	–	–	Steuer	50,–	74,–	30,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	504,–	446,–	612,–
2022	–	–	–	Teilkasko	113,–	138,–	151,–
2021	–	–	–	Vollkasko	338,–	413,–	452,–
2020	–	9524,–	14 869,–	Wartung	192,–	212,–	225,–
2019	7511,–	8939,–	13 555,–	l/100 km	4,8 S	5,2 S	3,3 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

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.

Sascha Wilczek

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

TOYOTA AYGO

VON 2014 BIS 2022 markierte der Aygo Nummer zwei den Einstieg in die Marktwelt von Toyota. Der nur 3,46 Meter lange Stadtflitzer ist auch im Alter ein Tipp.

Kleinstwagen werden rar – umso begehrter ist der Toyota Aygo der zweiten Generation. Gleiches gilt für die Schwestermodelle Citroën C1 und Peugeot 108. Das Trio ist technisch nahezu identisch, wurde im gemeinsamen tschechischen Werk in Kolín gebaut und gehört zu den unkompliziertesten City-Flitzern am Markt.

Die Langzeitqualität ist insgesamt überzeugend, das gilt besonders für den robusten Einliter-Dreizylinder-Benziner (69 bis 72 PS). Der einfache Saugmotor gilt als langlebig und unkritisch, weil typische Problemfelder moderner Direkteinspritzer (zum Beispiel verkalkte Ventile) ausbleiben. Wichtig ist allerdings die Wartungsdisziplin: Toyota verlangt jährlich respektive alle 15000 Kilometer frisches Öl. Nach sechs Jahren respektive 90000 Kilome-

tern stehen die Ventilspielkontrolle und Zündkerzen an – wird Letzteres versäumt, drohen Zündaussetzer und im Extremfall Katalysatorschäden. Auch beim Aggregateriemen lohnt ein genauer Blick, nach 105000 Kilometern oder sechs Jahren ist der Wechsel fällig.

Vor dem Kauf sollte man die klassischen HU-Schwachstellen prüfen. Häufig sind Mängel an der Bremsanlage: vorn rostige Scheiben bei „Zaghaft-Bremsern“, hinten verschmutzende Trommelbremsen mit nachlassender oder einseitiger Wirkung – das betrifft auch die Handbremse. Ebenfalls auffällig ist die Beleuchtung: schwaches Licht, schnell vergilbende Scheinwerferabdeckungen und beanstandete Heckleuchten. Fahrwerksseitig kommen Spiel an Spurstangengelenken und verschlissene Querlenkerbuchsen wie auch Koppel-

stangengummis vor. Rost ist ein Thema, vor allem am Motorträger früher Baujahre und teils auch an den Bremsleitungen – eine frühe Konservierung lohnt sich hier.

Wichtig bei C1 und 108: Finger weg vom optionalen 1,2-Liter (PureTech 82) wegen des berüchtigten „Zahnriemen im Ölbad“-Risikos. Beim Japaner gab es diesen problemanfälligen Antrieb nie zu kaufen. Und Vorsicht auch bei ehemaligen Pizza-Taxis und Pflegedienstwagen mit viel Kaltstart-Kurzstrecke.

Mit Einliter-Motor, nachvollziehbarer Wartung und sorgfältig geprüften Bremsen, Fahrwerksteilen und Lichtern ist der kleine Aygo – wie auch seine Modellgeschwister C1 und 108 – ein unkomplizierter und haltbarer Stadtwagen – genau die Sorte Auto, die es neu kaum noch gibt.

Sascha Wölfel

Im Gegensatz zu den eher rundlich gezeichneten C1 und 108 tritt der Aygo kantiger und mit stilisierterem „X“ an der Front auf



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Nur der Einliter-Saugbenziner, der anfangs 69 und später 72 PS leistete. Optional gab es für diesen Antrieb auch ein automatisiertes Schaltgetriebe, serienmäßig war ein manuelles Fünfgang-Getriebe. Und: Die 1,2-Liter-Maschine bei Citroën C1 und Peugeot 108 besser meiden!

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

Welches Modelljahr?

Über den Bauzeitraum gab es in technischer Hinsicht keine großen Updates. Für die Faceliftmodelle des Stadtwagen-Trios (ab Mitte 2018) war meist optional ein neues Touch-Infotainment erhältlich, das Smartphones über Apple Carplay und Android Auto integrieren kann.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die karge Einstiegsversion hört auf den Namen „x“ und bietet immerhin sechs Airbags und die wichtigsten Fahrersicherheitssysteme. Ein Audio-System und die manuelle Klimaanlage gab es hier nur gegen Aufpreis. Daher lohnt auf dem Gebrauchtmärkte die Suche nach einer „x-play“-Version, bei der die zuletzt genannten Extras Serie sind und zusätzlich auch elektrische Fensterheber vorn, ein Tempomat, die Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, ein Drehzahlmesser, die Fahrersitz-Höhenverstellung und ein Lederlenkrad mit Multifunktion zum Umfang gehören. Beim „x-wave“, später „x-sky“, war ein elektrisches Faltdach mit an Bord.

Was kostet er?

Für einen gepflegten Aygo mit unter 80 000 Kilometern Laufleistung sollten mindestens 7000 Euro eingeplant werden, gut ausgestattete Exemplare starten 500 bis 1000 Euro darüber. Dabei ist der praktische Fünftürer häufiger zu finden als der Dreitürer. Tipp: Citroën C1 und Peugeot 108 sind zwar seltener inseriert, oft aber einige hundert Euro günstiger als vergleichbare Toyota Aygo.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	108	Aygo	C1
2024	–	–	–
2023	–	–	–
2022	9016,–	11 732,–	–
2021	8388,–	10 892,–	–
2020	7340,–	10 190,–	–
2019	6876,–	9745,–	–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	108	Aygo	C1
Steuer	20,–	20,–	32,–
Haftpflicht	460,–	544,–	432,–
Teilkasko	102,–	96,–	95,–
Vollkasko	353,–	305,–	301,–
Wartung	167,–	161,–	180,–
l/100 km	4,1 S	4,1 S	4,3 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Aygo der zweiten Generation ist ein zuverlässiger Stadtflitzer mit niedrigen Betriebskosten und robuster Technik. Bremsverschleiß ist im Stadtverkehr ein größeres Thema - hier sollte man genau hinschauen. Die sparsamen Dreizylinder gelten als fast unverwundlich. Insgesamt ein sehr solider Gebrauchtwagen.

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

Citroën C1 VTi 68: Vergleichstest 16/14; Peugeot 108 e-VTi 68: Vergleichstest: 21/14. Peugeot 108 PureTech 82: Test 18/14.

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



Auch nach dem Facelift 2018 gibt sich der Aygo im Cockpit schlicht und einfach. Der Einliter-Motor gilt als standfest



Citroën C1 (o.) und Peugeot 108 heben sich nur durch ihr modifiziertes Außendesign vom Technikbruder Aygo ab



Checkpunkte:

- Bremsanlage
- Beleuchtung
- Spurstangengelenke
- Querlenkerbuchsen
- Koppelstangengummis

Rückrufe:

- Mögliche Beschädigung der hinteren Sicherheitsgurte
- Softwarefehler eCall-Notruf
- Kabelstrang Lichttechnik
- Bremskraftunterstützung
- Fehlerhafter Anschluss der Zusatzbatterie

VW POLO

DER KLEINE VON VW gilt auch in Generation 6 wie seine Vorgänger als solide und ausgewogen. Er ist der fast perfekte Kleinwagen – aber die Preise sind sehr hoch.

Dieser Abschied fällt schwer: Nach mehr als 50 Jahren nimmt VW den Polo vom deutschen Markt; sein elektrischer Nachfolger ID. Polo steht schon in den Startlöchern. Schade – der Kleine war ein Großer. 1975 als Sparversion des Audi 50 mit Türverkleidungen aus Pappe gestartet, hat er sich längst als Maßstab der Kleinwagenklasse etabliert.

Der heutige Polo der Generation VI, 2017 aufgelegt und vier Jahre später überarbeitet, ist blitzsauber durchkonstruiert, wirkt erwachsen und vielseitig. Auf der MQB-A0-Plattform des Konzerns bietet der 4,05 Meter kurze Fünftürer eine exzellente Raumausnutzung samt 351 bis 1125 Liter Kofferraumvolumen. Sitze, Materialien und Verarbeitung sind tipp-topp gemacht. Das Bedienkonzept ist schlüssig und die Geräuschdämmung wirkungsvoll, das Fahrwerk trifft den Schnittpunkt zwischen Komfort, Agilität und Sicherheit. Für das Top-

modell GTI liefert VW sogar Stoßdämpfer, die sich in zwei Kennlinien verstellen lassen.

Typisch für die Marke ist auch das weitgefächerte Motorenprogramm. Es reicht von einem Einliter-Dreizylinder-Sauger (65 PS) bis zum GTI, dessen Zweiliter bis zu 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 lieferte VW den kleinen Drilling auch in einer sehr wirtschaftlichen CNG-Variante mit 90 PS. Der ebenfalls sehr sparsame 1.6 TDI mit 80 oder 95 PS blieb nur bis 2020 im Programm, dann war's mit den Dieselmotoren im Polo vorbei.

Neben den Fünf- und Sechsgang-Handschaltern stehen Doppelkupplungsgetriebe mit sechs oder sieben Gängen zur Wahl. Checken Sie bitte gründlich, ob sie sauber schalten 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 seit der Modellpflege) lassen sich auch von Fachwerkstätten nur mühsam korrekt einstellen, und das Ende 2020 eingeführte neue Infotainmentsystem nervte in den ersten Produktionsmonaten mit langsamer Arbeit und Abstürzen.

Ein paar Rückrufe musste der Polo, der seit 2024 nicht mehr in Spanien, sondern nur noch in Südafrika vom Band läuft, auch hinnehmen, aber keine dramatischen. Sie betreffen in ähnlicher Weise auch seine Schwestermodelle auf der Plattform.

Johannes Köbler

**Der Polo
Jahrgang
2017: 4,05
Meter Länge,
2,55 m Rad-
stand, angeneh-
me Fahreigen-
schaften**



MINICARS UND KLEINWAGEN

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unser Tipp ist der Dreizylinder-Turbo 1.0 TSI, am besten mit 110 oder 116 PS. Mit dem Vierzylinder 1.5 TSI (150 PS) ist der Polo schon sehr souverän motorisiert, allerdings ist er ähnlich selten wie die Dieselmotoren. Der GTI (200/207 PS) ist schnell, aber nicht bissig-sportlich.

	1.0 TSI	1.5 TSI	1.6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 999	1498	1598
Leistung	kW (PS) 81 (110) bei 1/min bei 5000	110 (150) bei 5000	70 (95) bei 2750
max. Drehm.	Nm bei 1/min 200 bei 2000	250 bei 1500	250 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg 1181/459	1228/462	1271/449
Länge x Breite x Höhe	mm 4053 x 1751 x 1461	4053 x 1751 x 1461	4053 x 1751 x 1461
Gepäckraum	l/VDA 351–1125	351–1125	351–1125
Höchstgeschw.	km/h 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. 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 Klimaautomatik mit ihrer unpraktischen Touch-Bedienung ist überflüssig, 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 oben drauf: Notbremsassistent, Smartphone-Anbindung, LED-Matrix-Scheinwerfer, eventuell Navi-System.

Was kostet er?

Der kleine VW ist nicht nur als Neuwagen, sondern auch als Gebrauchter sehr teuer. Immerhin ist das Angebot sehr groß, falls es nicht gerade ein Diesel- oder Erdgasauto sein soll. Modelle mit dem 1.0 TSI machen mehr als die Hälfte aus, hier dominiert die Ausführung mit 95 PS. Für einen Polo mit 110-PS-TSI rufen die Händler ab 15 000 Euro auf, wenn er nicht mehr als 80 000 km gelaufen sein soll. GTI fangen bei 17 000 Euro an.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	1.6 TDI
2024	–	–	–
2023	20 090,–	–	–
2022	18 447,–	–	–
2021	17 470,–	18 264,–	14 031,–
2020	16 622,–	16 602,–	13 284,–
2019	–	15 152,–	12 605,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	1.6 TDI
Steuer	82,–	131,–	156,–
Haftpflicht	406,–	402,–	427,–
Teilkasko	159,–	231,–	240,–
Vollkasko	509,–	580,–	565,–
Wartung	254,–	284,–	298,–
l/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.

Martin Reimer

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



Schön bunt: das Cockpit im Polo 1.0 TSI Highline, der 2017 einen Test von auto motor und sport durchlief



Bivalent: Der Polo TGI besaß neben dem Gastank auch einen Benzin-Behälter. Unten: Armaturen des GTI 2018



Checkpunkte:

- Start-Stopp-Funktion
- Wischerautomatik
- Funktion Zentralverriegelung
- Lackabplatzer Heckklappe
- LED-Scheinwerfer verstellt

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Vorspannung Handbremse
- Öl im Bremskraftverstärker
- Schiebedachrahmen labil
- Dachkantenspoiler wackelig

VW UP

UNTER DEN KLEINSTWAGEN ist der VW Up ein ausgesprochen solides Stadtauto mit breitem Antriebsspektrum, flinkem Handling und erfreulich hoher Zuverlässigkeit.

Der Up war lange Zeit ein fester Bestandteil des VW-Programms. Er kam Ende 2011 und blieb – im Gegensatz zu den Schwestermodellen Seat Mii und Skoda Citygo – bis 2023 im Angebot. Einzige größere Überarbeitung war das Facelift 2016, das dem Up unter anderem einen Längenzuwachs von sechs Zentimetern bescherte.

Ursprünglich startete der City-Zwerg aus dem slowakischen Werk Bratislava mit nur 3,54 Metern, er bietet aber vier Personen ausreichend Platz. Hintere Türen gab es erst ab dem zweiten Baujahr, sie kosteten stets Aufpreis. Der Kofferraum lässt sich von 251 auf 951 Liter erweitern, bei manchen Versionen klappt auch die Lehne des Beifahrers nach vorn. Innen geht es Kleinstwagen-typisch nüchtern zu; in den ersten Jahren sparte VW

sogar bei den Fensterhebern. Dennoch besitzt das Cockpit einen eigenen Charme.

Bei den Verbrennern gab es im Up ausschließlich einen Einliter-Dreizylinder-Benziner. Zum Start standen zwei Sauger mit 60 (ab 2020: 65 PS) und 75 PS bereit, die sich über viele Jahre gut verkauften. Für besonders sparsame Rechner folgte 2012 eine Erdgas-Variante. Am anderen Ende der Palette kamen 2016 und 2018 zwei muntere Turbos mit 90 und 115 PS hinzu, letzterer im GTI. Das Topmodell bietet zwar Sportoptik und sechs Gänge, der Dynamikgewinn bleibt dennoch überschaubar.

Die Kraftübertragung erfolgt ansonsten meist über ein Fünfgang-Schaltgetriebe, für die Antriebsvarianten mit 60 und 75 PS gab es optional auch eine automatisierte Variante.

Spannend ist der Up als Stromer. Der e-Up startete bereits 2013 mit 60 kW. Ende 2019 folgte die 61-kW-Variante mit 32,3-kWh-Akku – zuvor waren es nur 16 kWh. Der größere Speicher reicht realistisch für rund 200 Kilometer, solange es nicht klirrend kalt ist. Mit knapp 13 kWh/100 km (WLTP) fährt der e-Up sehr günstig, gerade im Stadtbetrieb.

Egal welcher Antrieb: Der kleinste VW wirkt erstaunlich erwachsen, mit straffer Abstimmung, solidem Handling und präziser Lenkung. Frühe Baujahre fallen jedoch öfter mal mit Wassereinbrüchen auf, zudem kann das Blech um die Tankklappe rosten, und bei kaltem Getriebe gehen erster und Rückwärtsgang teils nur mit Nachdruck rein. Öl- und Kühlwasserverlust ist ab und an bei den Turbo-Up ein Thema.

Thomas Hellmanzik/ko

Kleiner All-rounder: Der Floh von VW wog anfänglich kaum 900 Kilogramm. Foto oben: Der GTI fährt eher brav als bissig



MINICARS UND KLEINWAGEN

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	55 (75) bei 1/min bei 6200	66 (90) bei 5000	61 (83) 2800
max. Drehm.	95 bei 3000	160 bei 1500	212 bei 2800
Leergewicht/Zuladung	929/361	1002/358	1235/295
Länge x Breite x Höhe	3540 x 1641 x 1489	3600 x 1641 x 1504	3600 x 1645 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 aus den frühen Baujahren mit Laufleistungen knapp unter 100 000 km starten mit 60 PS bei etwa 3000 Euro, Facelift-Varianten mit 75 PS bis 60 000 km erst ab 7500 Euro. Turbos (ab 8000 Euro) sind ähnlich selten wie gebrauchte Erdgas-Up oder elektrische e-Up mit dem 32,3 kWh-Akku, die mit Kilometerständen um 50 000 km erst ab rund 12 000 Euro zu haben sind.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.0 ²⁾	1.0 TSI	E-Up
2024	–	–	–
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	10 742,–
2020	–	–	10 023,–
2019	8898,–	9493,–	9125,–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerereinkaufspreise; ²⁾75 PS

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 ²⁾	1.0 TSI	E-Up
Steuer	22,–	32,–	0,–
Haftpflcht	383,–	383,–	444,–
Teilkasko	110,–	130,–	156,–
Vollkasko	311,–	357,–	445,–
Wartung	198,–	219,–	216,–
l/100 km	4,1 S	4,4 S	12,7 kWh

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.

Martin Reimer

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



Das Facelift Mitte 2016 brachte eine Smartphone-Integration statt der Navi-Lösung auf dem Foto oben



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

KOMPA KLA

Autos wie BMW Einser, Opel Astra und VW Golf zählten viele Jahre zu den erfolgreichsten in Deutschland. Doch das **GEBRAUCHTANGEBOT** schrumpft auch bei den Kompakten immer weiter, weil in den letzten Jahren viele Varianten oder sogar ganze Baureihen gestrichen wurden.

In der Gunst der Neuwagenkäufer stehen mittlerweile SUV- oder Crossover-Fahrzeuge ganz oben. Ungeachtet dessen gehören bei den deutschen Gebrauchtwagenkäufern nach wie vor die klassischen Kompakten zu den Favoriten. Die sind im vernünftigen Zustand zu ebensolchen Preisen jedoch zunehmend schwerer zu finden, der über die Jahre gewohnte Preisrahmen gilt hier aber nicht mehr. Wie bei den Kleinwagen bekommen Secondhand-Käufer die Folgen der vielschichtigen Verknappung auch in dieser Klasse zu spüren, die bei uns mal ein Viertel der Bestandsfahrzeuge ausmachte.

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 10 000 Exemplare verringert hat – weniger als ein Drittel des Volumens von vor fünf 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 Wunsch-Gebrauchtwagen 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 schon 2024 eingestellt, Hyundais N-Modelle fahren nun elektrisch. Und für den Focus war im November 2025 Schluss. Schön, dass wenigstens der Kia Ceed in Gestalt des K4 einen Nachfolger bekommen hat.

KT - SSE

INHALT

Audi A3	68
BMW Einser	70
Ford Focus	72
Honda Civic	74
Hyundai i30	75
Kia Ceed	76
Mazda 3	77
Mercedes A-Klasse	78
Opel Astra	80
Peugeot 308	82
Renault Mégane	84
Seat Leon	86
Skoda Octavia	88
Toyota Auris	90
VW Golf VIII	91
VW Golf VII	92
VW ID.3	94



**Mercedes
A-Klasse**



Seat Leon



VW ID.3

AUDI A3

Der Ingolstädter ist der **PREMIUM-KOMPAKTE** im Volkswagen-Konzern. Hinter dem schicken Design steckt solide Technik, beim Sportback wie bei der Limousine.

Schon in der ersten Generation von 1996 wollte der A3 der feinere Golf sein, und das ist auch in der vierten Auflage von 2020 so geblieben: Der Audi ist etwas vornehmer und teurer als seine Konzern-Brüder – sowohl als viertüriger Sportback wie auch als Stufenhecklimousine; das Cabrio aus der Vorgänger-Familie ist entfallen.

Die technischen Qualitäten des A3, der im Stammwerk Ingolstadt vom Band läuft, basieren auf dem evo-Querbaukasten des Konzerns. Das Raumangebot ist guter Klassen-Durchschnitt; der 4,34 Meter lange Sportback kann 380 bis 1200 Liter Gepäck zuladen, die Limousine (4,50 m) 425 Liter. Das Fahrwerk wirkt agil und ausgewogen, zumal mit den optionalen Adaptivdämpfern; die Einstiegs-motorisierungen müssen sich allerdings mit

einer Verbundlenkerachse im Heck begnügen. Die Sitze stützen und führen gut, und die Bedienung ist okay, auch wenn das Infotainment über den Touchscreen läuft – der Dreh-/Drück-Steller ist im A3 seit 2020 Geschichte.

Beim Start war das Motorenangebot breit: Drei-, Vier- und Fünfzylinder, die mit Benzin, Diesel und Erdgas liefen, dazu zwei Plug-in-Hybride. Letztere wurden beim Facelift 2024 stark überarbeitet, ihre Akkus speichern seitdem 19,7 kWh Energie (netto). Die TFSI mit 116 und 150 PS bekamen ein 48-Volt-Mildhybridsystem. Neu bei der Modellpflege war auch das um drei Zentimeter höhergelegte Allstreet-Modell. Schade jedoch, dass Audi einige Motorisierungen gestrichen hat.

Das Doppelkupplungsgetriebe S tronic war bei den meisten Varianten Serie; fragen Sie

vor dem Kauf nach seiner Wartungs-Historie, speziell nach den Ölwechseln! Temporären Allradantrieb nach Art des Hauses Volkswagen gab es ab 190 PS. Beim RS3 erhöhte ein aktives Hinterachsdifferenzial von Beginn an die ohnehin sehr ausgeprägte Dynamik, im S3 folgte es Anfang 2024.

Probleme treten im A3 selten auf. Fehlerhafte Gurtspulen und eine falsch spezifizierte Sicherung im Bereich der Hochvolt-Batterien bei den PHEV führten zu Rückrufen. Und immer wieder mal klagten A3-Besitzer über Elektronik-Bugs beim Notrufsystem e-Call und den beiden Displays; zumeist kann die Werkstatt mit Software-Updates helfen. Vom wohlklingenden Bang & Olufsen-Soundsystem, das Audi bis zur Modellpflege anbot, sind keine Ausfälle bekannt.

J. Köbler

**Kompakt,
sportiv, fein
gemacht: der
Sportback, in
der vierten
Generation nur
noch viertürig
erhältlich**





Gute Ergonomie trotz Touchscreen, Tasten für die Klimaanlage, bequeme Sitze.
Bild links: der A3 Allstreet



Konzeptfrage: Die Limousine bietet fast so viel Platz wie der A4. Grund: der quer montierte Motor (hier der Fünfzylinder)



Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Fehlerhafte Gurtpulen
- Sicherung Hochvolt-Akku (bei den Plug-ins)
- Funktion Beifahrerairbag

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der häufigste Motor im A3 ist der 1.5 TFSI (150 PS), gefolgt vom gleichstarken 2.0 TDI, der vom Start weg mindestens nach Euro 6d-TEMP sauber war. Interessant auch die Plug-in-Hybride, die S-Modelle sowie die rabatierten RS 3. Für Vernünftige: Dreizylinder-Benziner 1.0 TFSI.

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 1/min	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 vom Start weg führen alle A3 mit LED-Licht vom Band, optional mit Matrix-LED. Die wirtschaftlichen Erdgas-Modelle liefen nur drei Jahre lang. Beim Facelift 2024 nahm Audi Tempomat und Klimaautomatik in die Serienausstattung auf. Bei den sportlich aufgemachten Plug-ins wuchs die Leistung auf bis zu 272 PS und die Praxis-Reichweite auf gut 100 Kilometer. Wer das alles nicht braucht, wird auch mit einem A3 vor 2024 glücklich.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die drei Linien Basis, advanced und S line unterscheiden sich vor allem bei der Optik und beim Fahrwerk. Separate Verwöhn-Extras sind das Navigationssystem (mit Google-Maps-Karte im Kombi), die Phone Box und der Parkassistent. Vielfahrer schätzen den Radar-Tempomat. Sportsitze sind ebenfalls eine feine Sache, Räder aber nur bis 18 Zoll – darüber wird's ruppig.

Was kostet er?

Der Angebot ist groß, die Preise liegen leicht unter dem Vorjahresniveau. Ein A3 1.5 TFSI mit 80000 km auf der Uhr ist ab 21000 Euro zu haben. Benziner sind häufiger als Diesel und etwas günstiger, die Limousinen haben nur etwa 10 Prozent Marktanteil. Extrem selten: die RS-Modelle und die Erdgasversion namens g-tron.

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
2024	–	–	–	Steuer	38,–	64,–	216,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	519,–	515,–	568,–
2022	–	–	–	Teilkasko	194,–	212,–	286,–
2021	–	–	–	Vollkasko	600,–	603,–	758,–
2020	17 261,–	18 737,–	18 325,–	Wartung	274,–	283,–	318,–
2019	16 337,–	17 641,–	17 294,–	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.
Dirk Kranz

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

MIT SEINEM FRONTANTRIEB brach der 2019 gestartete Einser der Baureihe F40 mit dem Hinterrad-Konzept der Vorgänger. Wie macht er sich als Gebrauchter?

Wer beim BMW Einser automatisch an Hinterradantrieb denkt, muss beim F40 gedanklich umparken: Seit 2019 setzt er auf Quermotor und meist Frontantrieb. Als Gebrauchter ist er weniger Revolution als gedacht – vor allem ein sehr solide gemachter Premium-Kompakter mit hochwertigem Innenraum, guter Ergonomie und hervorragender iDrive-Bedienung.

Bei der Langzeitqualität punktet der F40 mit robuster Technik. Vorder- und Hinterachse sind großzügig dimensioniert und standfest. Bei den Motoren stehen Drei- und Vierzylinder zur Wahl. Die Benziner hören auf die Codes B38 und B48, die Diesel nennen sich B37 und B47. Im F40 gelten sie alle als unauffällig und ausgereift, typische Altprobleme wie Steuerkettenschäden beim B38 spielen hier

kaum noch eine Rolle. Auch die Getriebe gelten als sehr haltbar und gefallen mit hohem Schaltkomfort. Erhältlich waren ein manuelles Sechsgang-Getriebe (bis 150 PS), ein Siebengang-DKG und für stärkere Versionen die ZF-Achtgangautomatik.

Ganz ohne Schwächen ist dieser Einser aber nicht. Der Unterboden ist weniger glatt verkleidet als bei vielen Konkurrenten; um die Hinterachse können sich Schmutzseen bilden. Kurzstreckenbetrieb begünstigt Korrosion an der Abgasanlage und ein unsauberes Tragbild der Hinterradbremse. Im Detail fallen teils schnell rostende Schraubenköpfe sowie empfindliche Befestigungen der Motorraumverkleidung auf. Beim Kauf wichtig: Wartungshistorie – wie immer – prüfen, auf den Zustand der Türdichtungen und mögliche Windgeräusche

an der C-Säule achten, außerdem die Spaltmaße der Motorhaube kontrollieren; ihre Schlösser sind nicht immer sauber eingestellt und gepflegt. Rückrufe betrafen je nach Baujahr unter anderem den Bremskraftverstärker, die Motorhalterung, das Starterrelais und die Gurtbefestigung.

Wer einen modernen, wertigen Kompakten sucht, kann beim F40 meist bedenkenlos zugreifen. Als empfehlenswerter Allrounder gilt der 120i mit 178 PS. Der Vierzylinder-Benziner kommt stets mit dem DKG und beschleunigt den BMW in nur sieben Sekunden auf Tempo 100. Für Vielfahrer bietet sich der B47-Diesel an, den es mit 150 (118d) und 190 PS (120d) gab. Am oberen Ende des Line-ups schließt der Golf-GTI-Rivale 128ti (265 PS) die Lücke zum M135i xDrive.

Sascha Wölfel

Die Proportionen des Einsers haben sich durch den Quermotor verändert, der Vorderwagen wirkt nun weniger gestreckt





BMW-typisch sind Qualität und Bedienung im Cockpit top. Der 306 PS starke M135i kommt stets als Allradler



380 bis 1200 Liter Stauraum sind nur Durchschnitt. Die Antriebe des F40 gelten durch die Bank als sehr solide



Checkpunkte:

- Spaltmaße Motorhaube (Einstellung der Schösser)
- Türdichtungen
- Unterboden, Abgasanlage und Bremse hinten

Rückrufe:

- Komplettausfall von Bremskraftverstärker, ABS und ESP
- Fehlerhafte Verschraubung der Sicherheitsgurte
- Brandgefahr durch Korrosion im Starterrelais
- Fehlerhafte Motorhalterung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Im Grunde alle. Einen guten Kompromiss aus Leistung und Effizienz bietet der Turbo-Dreizylinder des 118i. Kultivierter und stärker gibt sich der 120i. Als sparsam und kraftvoll zugleich gelten die beiden Diesel 118d und 120d. Sportlich wird es mit dem 128ti und dem M135i xDrive.

	118i	120i	118d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1499 cm ³	1998	1995
Leistung	100 (136) kW (PS) bei 1/min	131 (178) bei 5000	110 (150) bei 4000
max. Drehm.	220 bei 1500 Nm bei 1/min	280 bei 1350	350 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1365/480 kg	1465/455	1480/470
Länge x Breite x Höhe	4319 x 1799 x 1434 mm	4319 x 1799 x 1434	4319 x 1799 x 1434
Gepäckraum	1/VDA 380-1200 l	380-1200	380-1200
Höchstgeschw.	213 km/h	235	218

Welches Modelljahr?

Auch hier haben Sie freie Wahl. Da es in der vergleichsweise kurzen Bauzeit (2019 bis 2024) keine größeren Modellpflegen gab, unterscheiden sich die einzelnen Baujahre kaum. Der Nachfolger namens F70 ist im Grunde nur ein sehr großes Facelift des F40. Seit Ende 2020 erfüllen alle Einser die Euro-6d-Norm.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

In der Basis ist der F40 wie viele BMW-Modelle ziemlich karg und versprüht nur wenig Premium-Flair. Serie sind Klimaautomatik, DAB-Radio, Lederlenkrad mit Multifunktion und der Regensensor. Die aufgewertete Grundausführung heißt „Advantage“ und bringt 16-Zoll-Leichtmetallräder, eine Einparkhilfe, die Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion sowie das Ablagenpaket mit. Erst ab der „Sport Line“ respektive „Luxury Line“ wird der BMW richtig schick mit 17-Zoll-Rädern und hochwertigen Designelementen am Exterieur. Auch LED-Scheinwerfer kommen bei dieser empfehlenswerten Versionen hinzu. Viele nette Extras konnten einzeln bestellt werden, daher unbedingt die genauen Ausstattungsumfänge der infrage kommenden Gebrauchtangebote studieren.

Was kostet er?

Ein karg ausgestatteter 118i unter 70000 Kilometern ist als Handschalter ab zirka 16500 Euro zu finden. Ein F40 mit dem Vierzylinder-Benziner des 120i, guter Ausstattung und ähnlicher Laufleistung kostet ab etwa 23000 Euro. Der 120d bewegt sich auf ähnlichem Preisniveau, ein 118d liegt in oft einfacherer Ausführung klar darunter.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	118i	120i	118d
2024	21 155,-	26 436,-	25 170,-
2023	20 027,-	25 012,-	23 528,-
2022	19 060,-	23 825,-	22 200,-
2021	17 738,-	22 659,-	20 419,-
2020	16 876,-	20 796,-	18 986,-
2019	-	-	17 325,-

Quelle: DAT; *Händlerreinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	118i	120i	118d
Steuer	92,-	102,-	216,-
Haftpflicht	522,-	466,-	575,-
Teilkasko	238,-	243,-	281,-
Vollkasko	722,-	708,-	839,-
Wartung	365,-	392,-	399,-
l/100 km	5,5 S	5,7 S	4,1 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der 1er der dritten Generation bietet mehr Platz im Innenraum und hochwertigere Verarbeitung als der Vorgänger. Das „echte“ BMW-Feeling fehlt allerdings, ebenso wie der zuvor verfügbare reine Heckantrieb und der Reihen-Sechszylinder. Insgesamt ein verlässlicher Kompaktwagen ohne auffällige Schwächen.

Dominik Ketel

Tests in diesen Ausgaben

116i: Vergleichstest 21/21; 118d: Vergleichstest 21/19, 6/20, 12/20, 12/21; 120d: Vergleichstest 16/23; 128ti: Vergleichstest 7/23; M135i xDrive: Vergleichstest 10/20, 14/21.

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

FORD FOCUS

DER FOCUS NUMMER VIER war der letzte Kompakte von Ford. Nach Produktionsende gibt es ihn nur noch gebraucht. Ist er eine gute Alternative in der Golf-Klasse?

Die vierte Generation des Focus (Typ DEH), gebaut von September 2018 bis zur Schließung des Ford-Werks in Saarlouis im November 2025, beendete die Jahrzehnte währende Tradition kompakter Ford-Autos, die 1970 mit dem ersten Escort an eben jenem Produktionsstandort begann.

Schluss mit der Gefühlsnummer – für Gebrauchtkäufer zählen schließlich Fakten. So zum Beispiel das üppige Raumangebot, das vier Erwachsenen selbst auf Urlaubsfahrten bequeme Reiseplätze bietet. Dazu kommt ein im Vergleich zum Vorgänger spürbar aufgewerteter Innenraum, der mit besserer Haptik und höherem Qualitätsgefühl punktet.

Wer oft sperrig lädt, greift zum 30 Zentimeter längeren Kombi Turnier, dessen Laderaum 575 bis 1620 Liter schluckt. Im Dauertest

überzeugte ein Focus Turnier 1.5 EcoBoost nicht nur Freizeit-Logistiker, sondern auch alle, die wegen der direkten Lenkung gern selbst fahren. Dafür standen der laufruhig-druckvolle Dreizylinder-Turbo mit 150 PS, eine exakt geführte Sechsgang-Handschaltung und das auf Agilität ausgelegte Fahrwerk, das beim Federungskomfort keine Bestnoten anstrebt.

Technisch spulte der Focus die 100 000 Kilometer ohne Beanstandungen ab, offenbarte aber auch Schwächen wie wellige Sitzbezüge, ungenaue Spaltmaße sowie Knar- und Klappergeräusche. Darauf sollten Gebrauchtkäufer achten – ebenso wie auf die Funktion des Sync3-Infotainments, das weder selbsterklärend ist noch flink reagiert.

Mit dem Facelift Ende 2021 erhielt der Focus neben einer umgestalteten Front samt seri-

enmäßigen LED-Scheinwerfern auch das modernisierte Sync4-System mit größerem Touchscreen, das allerdings nicht fürs Basismodell angeboten wurde. Parallel strich Ford das Motorenangebot zusammen: Der vielfach gelobte 1.5 EcoBoost und der Zweiliter-Diesel verschwanden aus den Preislisten.

Zum Start des Focus IV führte Ford überarbeitete EcoBoost-Aggregate mit Zylinderabschaltung ein, die von Zahnriemen auf Steuerkette umgestellt wurden. Bisher laufen sie unauffällig, doch Verkokungen im Ansaugtrakt und Ölverlust sind nicht völlig unbekannt.

Und noch ein Hinweis: Das träge reagierende Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und die oft ruppig arbeitende Achtgangautomatik sind keine idealen Alternativen zur Handschaltung.

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: Ab 2022 war der 1.0 EcoBoost das Standard-Triebwerk



Einzige Antriebsalternative bei den Benzinern war ab da der 280 PS starke 2,3-Liter-Turbo des sportlichen Focus ST



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)

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-Eco-Blue, 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 bei 1400	240 bei 1600	370 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	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-Diesel. 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?

Über 1000 Neuwagen mit Tageszulassung, die ab 21000 Euro angeboten werden, drücken aktuell auf das Preisniveau gebrauchter Focus. Gute 1.5 EcoBoost um 40 000 km sind mit Schaltgetriebe ab 15000 Euro zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.5	2.0 D	im Jahr	1.0	1.5	2.0 D
2024	21 214,-	—	—	Steuer	24,-	64,-	218,-
2023	19 683,-	—	—	Haftpfl.	527,-	468,-	584,-
2022	18 080,-	18 974,-	17 600,-	Teilkasko	286,-	304,-	460,-
2021	16 442,-	17 070,-	15 715,-	Vollkasko	706,-	720,-	964,-
2020	15 306,-	16 151,-	14 615,-	Wartung	254,-	268,-	301,-
2019	14 704,-	15 029,-	13 556,-	l/100 km	4,2 S	4,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

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 77/23. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

HONDA CIVIC

SEINE HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT macht den variablen und geräumigen Civic der neunten Generation selbst im höheren Alter zur Empfehlung für Gebrauchtkäufer.



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

Hondas Mut zum Designwagnis zahlte sich bei der neunten Civic-Generation (2012 bis 2017) kaum aus, die Stückzahlen blieben gering. Vielen war die Optik zu futuristisch, die geteilten Anzeigen zu eigenwillig, das Heck zu wenig übersichtlich. Als Gebrauchtwagen-Interessent sollte man den Civic (Typ FK) dennoch nicht unterschätzen: Er ist sehr sauber verarbeitet und bemerkenswert zuverlässig, angetrieben von typischen Honda-Motoren, die willig drehen und äußerst haltbar sind – als Benzinmotor allerdings ohne Turbo.

Schon der 100-PS-Einstiegsmotor hängt gut am Gas. Spürbar mehr Schub bietet der rundum empfehlenswerte 1,8-Liter-Benziner, der bei 6500/min 142 PS abgibt und häufig zu finden ist. Bei den Dieseln gilt der 120 PS starke 1.6 i-DTEC als beste Wahl, der ab Sommer 2015 die Euro-6-Norm erfüllte.

Bei allen Varianten gefällt das Schaltgetriebe mit kurzen Wegen und Stummelschalthebel. Für Sportfans ist der temperamentvolle Type R mit 310 PS interessant, der 2015 dazu kam. Doch schon der normale Civic macht Spaß, weil Fahrwerk und Lenkung eher sportlich als komfortabel abgestimmt sind: straff, teils etwas ruppig, dafür präzise und direkt.

Für Familien ist besonders der Civic als Kombi (Tourer) eine echte Empfehlung: Sein um 22 Zentimeter verlängertes Heck schluckt 624 bis 1668 Liter Gepäck. Einige Ausführungen besitzen zudem adaptive Dämpfer an der Hinterachse.

Allen gemeinsam ist das clevere Sitzkonzept: Weil der Tank unter den Vordersitzen platziert ist, lassen sich die Rücksitze nicht nur eben umlegen, sondern auch wie Kinossessel hochklappen. An die dadurch etwas erhöhte Sitzposition muss man sich jedoch gewöhnen.

Die Grundausstattung ist ordentlich, doch erst die früher teuren Linien Elegance und Executive bieten Extras wie Xenon-Licht, Assistenzsysteme, Navi und Parkpiepser. Suchen Sie daher nach solchen Fahrzeugen – und nach Exemplaren mit lückenloser Servicehistorie. Dann dankt es der Civic mit einem langen, problemlosen Leben.

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	1/4 477–1378	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?

Das Angebot an Civic unter 100 000 km ist überschaubar, die Preise dafür jedoch beachtlich: Unter 9000 Euro für einen Basisbenziner geht kaum etwas. Der Kombi Tourer kostet 2026 als 1.8 i-VTEC bei vergleichbaren Eckdaten etwa 4500 mehr – eine bemerkenswerte Preisstabilität.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	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	546,–	741,–	574,–
2020	–	–	–	Teilkasko	119,–	106,–	160,–
2019	–	–	–	Vollkasko	379,–	428,–	515,–
2018	–	–	–	Wartung	239,–	263,–	294,–
2017	10 873,–	12 904,–	13 118,–	I/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.

Jens Essmann

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

Schon im neunten Jahr läuft die Produktion des Hyundai i30. Neben den zahlreichen Praxistalenten dürfte auch die **GUTE HALTBARKEIT** seine Besitzer überzeugen.



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)

Als Gebraucher überzeugt der 2017 eingeführte Hyundai i30 des Typs PD durch gute Qualität zum akzeptablen Preis. Details wie die hochwertige Verarbeitung im Cockpit, die praktischen Wartungskappen für den Ölwechsel und die ökonomische Raumausnutzung passen zur soliden Art, die den i30 auch nach Jahren kennzeichnet.

Er ist weder SUV noch Crossover, besitzt keine extravaganten Features und bleibt in jeder Hinsicht klassisch. 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 Secondhand-Angebot ist der i30 ein verlässlicher Begleiter. Unterboden und Karosserie sind sehr sauber verarbeitet, viele Details zudem schrauberfreundlich gestaltet. Dennoch gibt es typische Schwachstellen: Dieselmotore können bei zuviel Kurzstreckenebetrieb 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 stramm 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 den N und 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	1/2	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 2200 i30 der aktuellen Generation finden sich im Netz, und das unterhalb der 100 000-Kilometer-Schwelle. Bescheiden ausgestattete Exemplare beginnen dann bei 9000 Euro, während sich bis 16 000 Euro im Prinzip schon fast alle Wünsche erfüllen lassen. Lohndend: der Preis-Vergleich 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
2024	—	—	—	Steuer	109,—	146,—	196,—
2023	19 184,—	22 184,—	—	Haftpflicht	551,—	546,—	633,—
2022	17 647,—	20 590,—	—	Teilkasko	186,—	192,—	237,—
2021	15 906,—	19 292,—	16 623,—	Vollkasko	586,—	595,—	671,—
2020	14 583,—	17 238,—	15 445,—	Wartung	245,—	277,—	285,—
2019	—	16 261,—	—	l/100 km	6,0 S	6,5 S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerreinkaufspreise

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.

Martin Reimer

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

Im September 2025 endete die Produktion des Kia Ceed. Als Gebrauchtwagen zeichnen ihn weiterhin **ZUVERLÄSSIGKEIT, BEDIENKOMFORT UND NUTZWERT** aus.



Das feine Cockpit mit guter Verarbeitung haben alle Ceed-Versionen. Der kompakte Ceed (o.) geht, der Xceed (u.) bleibt noch

Okay, das mit der standfesten Technik und der problemlosen Zuverlässigkeit beherrschten schon die Vorgänger des Kia Ceed, der seit 2018 ohne Apostroph geschrieben wird. 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 mit einer hochwertigen Anmutung. Enge Spaltmaße, gediegene Verarbeitung und üppige Ausstattungspakete belegen dies ebenso wie der ausgereifte Fahreindruck. Wer gern höher sitzt, greift zum Xceed, wer's sportlich mag, zum ProCeed. Letzterer bietet neben dem straffen Fahrwerk auch mehr Kofferraum. (Ceed: 356, SW: 625, ProCeed: 594, Xceed: 426 Liter).

Mit Blick auf Cockpit und Antriebstechnik, aber auch bei der guten Rostvorsorge und der höchstens durchschnittlichen Übersichtlichkeit, gibt es praktisch keine Unterschiede zwischen den vier Geschwistern. Die trugen, 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 bei Gebrauchten keine großen Krisenherde. 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 Herstellergarantie abgedeckt, die ansonsten selten benötigt wird. Der Xceed läuft 2026 weiter, die Ceed-Modelle ersetzt nun der K4. *Andreas Jüngling*

Checkpunkte:

- Kupplungsverschleiß, Steuerkette (bei Saugbenzinern)
- Diesel-Injektoren
- Sauberes Schaltgefühl?
- Knarrende Armlehne

Rückrufe:

- Filtersieb der kombinierten Öl- und Unterdruckpumpe (bis Baujahr 2020)
- Airbag-Steuermodul (Baujahre 2016-2019)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Abgesehen von vereinzelter Steuerkettenranger 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	cm³	998	1353
Leistung	kW (PS) bei 1/min	88 (120) bei 6000	103 (140) bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	171 bei 1500	242 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg	1279/541	1333/487
Länge x Breite x Höhe	mm	4325 x 1800 x 1442	4310 x 1800 x 1442
Gepäckraum	l/VDA	395-1291	395-1291
Höchstgeschw.	km/h	190	210

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 knapp 10 000 Euro, während der beliebte 1.4 T-GDI ab 12 000 Euro zu finden ist – alles jeweils mit höchstens 130 000 Kilometern. Diesel, mehr Ausstattung und das Kombiheck kosten jeweils meist um die 2000 Euro mehr. Xceed und ProCeed liegen oft deutlich darüber.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDi	im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDi
2024	–	–	20 116,–	Steuer	60,–	98,–	170,–
2023	15 616,–	–	18 701,–	Haftpflicht	551,–	488,–	474,–
2022	14 709,–	–	16 874,–	Teilkasko	121,–	149,–	201,–
2021	13 980,–	15 677,–	15 672,–	Vollkasko	467,–	572,–	664,–
2020	12 928,–	14 847,–	13 115,–	Wartung	228,–	262,–	277,–
2019	12 220,–	13 488,–	12 246,–	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. *Dominik Ketel*

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

ZUVERLÄSSIGKEIT UND FAHRSPASS stehen beim Mazda 3 ganz oben. Dafür sorgen eine sportliche Fahrwerksabstimmung und die sehr haltbaren Saugmotoren.



Übersichtliches Cockpit, das aber erst nach dem Facelift hochwertig wirkt. Die Benzinern kommen gut ohne Turbo aus

Sie suchen einen zuverlässigen Kompakten, der nicht an jeder Ecke steht? Bitteschön, dann wäre der Mazda 3 eine attraktive Alternative. Dazu machen ihn neben der ansehnlichen Karosserie mit intelligentem Leichtbau das agile Handling, eine umfangreiche Ausstattung und die spezielle Motorentechnik, die bei den hoch verdichteten Vierzylinder-Benzinern ohne Turboaufladung auskommt.

Beim 3 der dritten Generation (Typ BM/BN, gebaut ab Herbst 2013 bis Frühjahr 2019) arbeiten sie mit 1,5 und zwei Litern Hubraum und wollen zur flotten Fahrt gedreht werden – das wirkt im Vergleich zum Turbo-Bums der Konkurrenz zwar fordernder, fährt sich aber harmonisch und durchaus Spaßig. Und – für Gebrauchtkäufer noch wichtiger – in der Regel sehr problemlos, selbst bei höheren Laufleistungen.

Anders der laufruhige 2,2-Liter-Turbodiesel (150 PS, 380 Nm, Euro 6), der, wie viele moderne Diesel, bei häufigem Kurzstreckeneinsatz mit Ölverdünnung und Problemen im Bereich der Abgasrückführung Ärger machen kann. Klare Empfehlung: Diesel nur für Langstrecken-Pendler, alle anderen wählen lieber die standfesten und weiter verbreiteten Benzinern. Und erfreuen sich am dynamischen Auftritt des 4,47 Meter langen Viertürers, der mit straffem Fahrwerk und präziser Lenkung viel Fahrspaß vermittelt.

Innen gibt es genügend Platz auf bequemen Sitzen, auch der Gepäckraum fällt mit 364 bis 1263 Litern standesgemäß aus. Mehr Volumen offeriert nur die eher seltene, 4,59 Meter lange Stufenheck-Variante (419 Liter), ein Kombi war nicht erhältlich.

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/uh*

Checkpunkte:

- Zustand Innenraum
- Beschlagene Scheinwerfer?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Motorsteuerung Diesel
- Tank/Kraftstoffrücklauf
- Rostige Heckklappen-dämpfer
- Ausfall Scheibenwischer
- Fehlerhafte Software Notbremsassistent
- Funktion Türöffner

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. Die sparsamen Euro-6-Diesel mit 105 oder 150 PS sind eher ein Fall für Langstrecken-Pendler.

	G 120	G 165	D 150
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	1998	2191
Leistung	88 (120) bei 1/min bei 6000	121 (165) bei 6000	110 (150) 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	l/VDA 364–1263	364–1263	364–1263
Höchstgeschw.	195	210	210

Welches Modelljahr?

Facelifts fallen rein optisch bei Mazda meist eher dezent aus. Dennoch lohnt die Wahl eines Facelift-Modells 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 Ausstattungslinien (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 Gebrauchtmrkt zu finden.

Was kostet er?

Rund 10 000 Euro markieren aktuell den Einstieg für frühe Mazda 3 der dritten Generation mit Zweiliter-Benziner und Laufleistungen im fünfstelligen Bereich. Vergleichbare Diesel sind mittlerweile viel seltener und werden mit Preisaufschlägen von 2000 bis 3000 Euro angeboten.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	G 120	G 165	D 150	im Jahr	G 120	G 165	D 150
2024	–	–	–	Steuer	88,–	120,–	233,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	584,–	512,–	603,–
2022	–	–	–	Teilkasko	196,–	197,–	298,–
2021	–	–	–	Vollkasko	576,–	558,–	735,–
2020	–	–	–	Wartung	249,–	259,–	274,–
2019	13 597,–	16 721,–	13 151,–	l/100 km	5,1 S	5,8 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerreinkaufspreise

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.

Dirk Krummel

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

VIEL MERCEDES AUF KLEINEM RAUM bietet die A-Klasse W 177 seit 2018, und das erstmals auch als Stufenhecklimousine. Ist sie als Gebrauchtwagen ebenfalls ein Tipp?

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: die Gebrauchtpreise halten sich im Rahmen.

Das geht nicht zwingend mit einem verlebten Zustand einher. 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. Exemplare aus Privatbesitz zeigen sich hier oft gepflegter, als Ex-Firmen- und Flottenwagen.

Der frische Auftritt der A-Klasse wird durch 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 beinahe verhärtet. Geschickte Käufer greifen zur goldenen Mitte.

Dann ist kein teurer Überschwang 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-Doppelkuppelungsgetriebe sind sauber abgestimmt und zuverlässig. Auch das Fahrwerk arbeitet gediegen. Ein Wermutstropfen sind dagegen die häufigen Rückrufe, deren Durchführungen unbedingt überprüft werden sollten.

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





Fühlbare Materialgüte, die sich sehen 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



Checkpunkte:

- Ölverlust am Automatikgetriebe?
- Frontschürze kratzerfrei?
- Zustand Bremsleitungen
- MBUX-Software aktuell?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Zahllose Rückrufe, darunter Fernlichtassistent, Fahrerairbag, Isofix-Halterung, ABS, Notruf-Kommunikation, Anhängervorrichtung, DKG, Klimaanlage, Ölleitung Turbolader (1.3), Crash-Pyrosicherung, seit Sommer 2025 scheuernde Bremsschläuche

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, aber nichts für viel Kurzstreckenbetrieb.

	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 1400	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. Die gut bedienbaren Schaltgetriebe sind seitdem nicht mehr erhältlich. Das Touchpad in der Mittelkonsole wurde weggespart.

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 Gebrauchtmkt 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 gebrauchten A-Angeboten ist mit über 6000 Stück weiterhin erfreulich groß. Die günstigsten 1,3-Liter mit karger Ausstattung und knapp unter 100 000 Kilometern gibt's ab 15 000 Euro, Luxus und mehr Leistung ab 19 000 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
2024	–	27 599,–	25 291,–	Steuer	92,–	28,–	214,–
2023	–	26 110,–	23 642,–	Haftpflicht	523,–	549,–	579,–
2022	20 405,–	24 651,–	22 303,–	Teilkasko	235,–	270,–	364,–
2021	19 320,–	–	21 542,–	Vollkasko	698,–	825,–	934,–
2020	18 380,–	–	20 226,–	Wartung	285,–	324,–	349,–
2019	17 445,–	–	18 935,–	/100 km	5,5 S	0,9 S ²⁾	4,0 D

Quelle: DAT, ¹⁾ Händlereinkaufspreise; ²⁾ + 14,8 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

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.

Thomas Gross

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

GEFEIERT ALS AUTO DES JAHRES 2016 war der Astra K einer der letzten neuen Opel unter GM-Ägide. Gebrauchte ist er speziell vor dem Facelift empfehlenswert.

Die von 2015 bis 2021 gebaute fünfte Astra-Generation (Typ K) war die letzte mit GM-Technik. Dieser Kompakt-Klassiker, den es als Fünftürer und praktischen Kombi namens Sports Tourer gab, ist ein interessantes Angebot für Gebrauchtkäufer, auch weil der Opel mit einem großen Angebot zu relativ niedrigen Preisen lockt.

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 weit verbreiteten und sehr sparsamen Dieselmotoren mit 1,5 und 1,6 Litern

Hubraum rücken die Benzinern 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 vom teuren Super Plus.

Wie bei vielen modernen Direkteinspritzer-Benzinern und Dieselmotoren ist auch der Astra K als Gebrauchter 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 fährt sich spürbar leichtfüßiger und agiler





Der Sports Tourer kam Ende 2015 und streckt sich auf 4,70 Meter Länge. In den Laderaum passen gute 540 bis 1630 Liter Gepäck



Die robusten Vierzylinder-Turbomotoren bieten angenehmen Vortrieb. Hohe Ladekapazität beim Schrägheckmodell



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	1/VD 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-Dreizylinder-Turbo 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?

Ein kompakter Fünftürer bis 60 000 Kilometer mit 1,4-Liter-Turbomotor, 125 PS und „Edition“-Ausstattung startet bei etwa 10 000 Euro, der stärkere 150-PS-Benziner als gehobener „Innovation“ bei circa 12 000 Euro. Auffällig: Die häufiger inserierten Kombimodelle sind kaum teurer als der Fünftürer – das gilt auch mit Selbstzünder im Bug. So wird der Sports Tourer als Vor-Facelift mit dem 136-PS-Diesel auch schon ab 12 000 Euro inseriert, wenn die Laufleistung unter 80 000 Kilometern liegen soll.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 D	im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 D
2024	–	–	–	Steuer	34,–	94,–	156,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	554,–	577,–	574,–
2022	–	–	–	Teilkasko	144,–	153,–	197,–
2021	–	–	–	Vollkasko	529,–	583,–	577,–
2020	–	–	–	Wartung	221,–	249,–	268,–
2019	9486,–	11 659,–	8798,–	I/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.

Christian Debler

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

GEHEIMTIPP IST EIN DEHNBARER BEGRIFF: Mit dem richtigen Motor bietet so ein 308 deutlich mehr als die Konkurrenz. Mit dem falschen ist er dagegen ein Fehlgriff.

Für verhältnismäßig günstige Preise bietet der 308 in zweiter Generation (2013 bis 2021) viel Platz, Komfort und eine gediegene Fahrabstimmung. Im Vergleich zum Vorgänger stellt er einen qualitativen Quantensprung dar, lässt in dieser Hinsicht zudem nur wenig Luft zum aktuellen 308.

Besondere Aufmerksamkeit gebührt dem Kombi, der mit 610 bis 1660 Liter Kofferraumvolumen ein enormes Fassungsvermögen besitzt (420 bis 1228 Liter beim kompakten Fünftürer). Dank seines größeren Radstandes gibt's außerdem im Fond spürbar mehr Platz.

Der Haken lauert, wie bei fast allen gleichaltrigen PSA-/Stellantis-Modellen, im Dreizylinder-Benziner, dessen nass laufender Zahnriemen entweder einen frühen Motortod bewirkt oder durch teure Wechsel (maximal

alle 6 Jahre/70000 Kilometer) hohe Kosten verursacht. Der 1,6-Liter-Vierzylinder, der von 125 PS bis ins GTi-Topmodell mit 272 PS erhältlich ist, ist die richtige Wahl. Bei den Dieselmotoren stehen die altbewährten PSA-Diesel mit 1,6 Litern Hubraum (92 bis 120 PS) sowie zwei Liter große Aggregate (150 bis 181 PS) zur Wahl – allesamt haltbar und sparsam.

Diejenigen mit „Blue“ im Namen erfüllen die Euro-6-Norm. Der 1,6-Liter-Benziner kann mit seiner eher fragilen Steuerkette hohe Reparaturkosten verursachen, sodass beim Gebrauchtwagencheck der Motor am besten kalt sein sollte, um ein eventuelles Rasseln beim Start zu bemerken. Regelmäßige Pflege und Ölwechsel halten den Motor am Leben.

Das Interieur erfreut mit guter Geräuschdämmung und hübscher Materialauswahl, das

träge und recht wirr zu bedienende Infotainment verursacht aber nicht selten Stirnrunzeln. An das hochgesetzte Kombiinstrument mit gegenläufigen Zeigern mögen sich Markenfreunde mittlerweile gewöhnt haben.

Ob es diese Schrullen sind, die die Preise stärker purzeln ließen als bei anderen Kompakten? Für Gebrauchtkäufer ist das jedenfalls ein Vorteil, weil man für sein Geld deutlich besser ausgestattete Autos bekommt als bei VW, Opel und Co.

Wer bereits einen 308 sein Eigen nennt, sollte ein wenig Mühe in Pflege und Konservierung stecken, damit der Wagen seinen Wert behält und der Unterboden rostfrei bleibt. Ein Großteil der älteren Exemplare auf dem Gebrauchtmakrt wirkt allerdings ein wenig ungeliebt.

Andreas Jüngling

Vertikale Streben im unteren Lufteinlass kennzeichnen das Faceliftmodell ab 2017. Dazu gab es etwas mehr Fahrassistenz





Ansprechende Materialien und Bedien-Exzentrik im Cockpit. Der GTi bietet gut gemachten Sportsgeist



Der Kofferraum des Kombis SW fasst enorme 610 bis 1660 Liter. Fernentriegelbare Lehnen, zudem gibt es mittig eine Durchlademöglichkeit



Checkpunkte:

- Zahnriemen (1.2)
- Wartungshistorie (1.2)
- Steuerkette (1.6)
- Kupplungsbedätigung
- Motorölverlust

Rückrufe:

- Zahnriemen (alle 1.2)
- Verschraubung Turbolader
- Kupplungsgeberzylinder (bis Baujahr 2017)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Statt der Dreizylinder-Benziner sollten Sie zu einem regelmäßig gepflegten (!) 1.6 greifen, zum GT/GTi oder einfach zu einem der Diesel. Die erfüllen als „Blue HDi“ auch die Euro-6-Norm und gelten als sehr ausgereift. Die Achtstufenautomatik funktioniert sehr gut.

	PureTech 130	BlueHDi 130	BlueHDi 180
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1199	1499	1997
Leistung	96 (130)	96 (131)	130 (177)
bei 1/min	bei 5500	bei 3750	bei 3750
max. Drehm.	230 bei 1750	300 bei 1750	400 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1370/380	1395/460	1395/460
Länge x Breite	4253 x 1804	4253 x 1804	4253 x 1804
x Höhe	x 1457	x 1457	x 1457
Gepäckraum	l/VDA	420–1228	420–1228
Höchstgeschw.	207	204	225

Welches Modelljahr?

Die Diesel HDi 92 und e-HDi 115 (bis 2015) erfüllen nur Euro 5, scheiden bei Fahrverboten 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-Klimaanlage und Parksensoren hinten. Ab Jahrgang 2017 lohnt die Suche nach Exemplaren mit Assistenzsystemen. Negativ: Apple CarPlay oder Android Auto gibt's nur zum Nachrüsten. Dafür wirken die optionalen Ledersitze sehr edel.

Was kostet er?

Nach einem leicht verknäpften Angebot der letzten Jahre gibt es heute deutlich über 1000 Exemplare im Netz. Für Spottpreise spürbar unter 5000 Euro bekommen Sie unzählige Dreizylinder, sogar mit niedrigen Laufleistungen. Weil Vierzylinder eher selten sind, empfiehlt sich die große Auswahl an Dieseln. Faceliftmodelle um 100 000 Kilometer gibt's ab 10 000 Euro, die halbe Laufleistung schon für deutlich unter 15 000 Euro. Günstig!

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 130	HDI 130	HDI 180	im Jahr	PT 130	HDI 130	HDI 180
2024	–	–	–	Steuer	48,–	150,–	232,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	516,–	564,–	565,–
2022	–	–	–	Teilkasko	164,–	231,–	234,–
2021	12 594,–	13 857,–	–	Vollkasko	585,–	729,–	736,–
2020	11 811,–	12 530,–	17 097,–	Wartung	236,–	273,–	291,–
2019	10 646,–	11 588,–	15 487,–	l/100 km	4,6 S	3,7 D	4,4 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.
Dominik Ketel

Tests in diesen Ausgaben

308 e-HDi 115: Vergleichstest 23/14; 308 125 THP: VT 9/13 und 21/13; 308 BlueHDi 120: Kurzttest 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

VOR GUT ZWEI JAHREN verabschiedete sich die vierte Mégane-Generation. Trotz Schwachstellen gilt der Franzose vor allem mit dem 1,3-Liter-Benziner als solide.

Der Mégane setzte auch in vierter Auflage (2016 bis 2024) jene Kompakt-Tradition fort, welche Renault Mitte der 1970er-Jahre mit dem R14 begründete und dann unter anderem mit dem R19 fortsetzte. Obwohl Probleme bei der Qualität und eine erstarkte Konkurrenz die Franzosen unter Druck setzten, verstand es die Marke immer, 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 unübersichtliche 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 stärkeren Motoren auch Doppelkupplungsgetrie-

be (EDC) zur Wahl, wobei Letztere ebenfalls für Ärger sorgen können. Ab Mitte 2020 war die 160 PS starke PHEV-Variante mit 50 Kilometern elektrischer Normreichweite 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. Tipp: Der 2018 nachfolgende 1,3-Liter (114 bis 160 PS) macht viel weniger Probleme. Hier sind nur der Keilrippenriemen und die Hydrostößel (klappern sie 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 praktischer Kombi Grand-tour als auch im Kompaktformat sehen lassen





Facelift-Interieur mit digitalen Instrumenten und großem Hochkant-Screen. Hatchback im Fond knapp geschnitten



Der Grandtour ist der Lade-meister im Line-up. Der mittlere 1,3-Liter-Turbobenziner (TCe 115, 140, 160) 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 114 Turbo-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	cm³	1332	1332
Leistung	kW (PS)	84 (114)	103 (140)
	bei 1/min	4500	4500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	220 bei 1500	240 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	kg	1306/493	1289/495
Länge x Breite x Höhe	mm	4359 x 1814 x 1438	4359 x 1814 x 1438
Gepäckraum	l/VDA	402–1247	335–1180
Höchstgeschw.	km/h	190	205

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 Fahrassistenz-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?

Bei der Suche nach einem Benziner bis 50 000 Kilometer sollte man sich auf den 1,3-Liter-Turbomotor ab Mitte 2018 konzentrieren. Der TCe 115 mit Schaltgetriebe ist als Fünftürer wie auch als Kombi bereits ab rund 11 000 Euro zu haben. Für die meist besser ausgestatteten Ausbaustufen mit 140 oder 160 PS sollten mindestens 14 000 Euro eingeplant werden. Der dCi 115 ab Herbst 2018 (Euro 6d-Temp) wird überwiegend als Grandtour angeboten und kostet bis 70 000 Kilometer ab 13 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	TCe 115	TCe 140	dCi 115	im Jahr	TCe 115	TCe 140	dCi 115
2024	–	–	–	Steuer	78,–	84,–	157,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	653,–	621,–	729,–
2022	15 391,–	16 032,–	16 032,–	Teilkasko	239,–	248,–	339,–
2021	13 992,–	15 173,–	15 173,–	Vollkasko	644,–	864,–	1023,–
2020	13 263,–	14 432,–	14 432,–	Wartung	275,–	292,–	312,–
2019	12 224,–	–	–	l/100 km	5,3 S	5,4 S	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

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

Der sportive Spanier ist eine interessante **ALTERNATIVE ZUM VW GOLF**, als Viertürer und als Kombi. Auch seine Qualität als Gebrauchter überzeugt.

Schon im letzten Jahrhundert – genauer gesagt: beim Debüt der ersten Generation 1999 – war der Leon ein sportliches Auto. Das gilt auch für die dritte Generation, die von 2012 bis 2020 auf dem MQB-Baukasten des Volkswagen-Konzerns vom Band lief. Zum kompakten Viertürer kamen 2013/14 der Zweitürer namens SC und der Kombi ST, Letzterer auch mit Allradantrieb. 2014 debütierte zudem der starke Leon Cupra, anfangs mit 265, später mit bis zu 310 PS. 2017 unterzog Seat die Baureihe einem Facelift.

Mit quirligem Fahrverhalten, hoher Lenkpräzision und standfesten Bremsen setzt der recht straff, aber harmonisch gefederte Leon auf Fahrdynamik; sein relativ niedriges Gewicht hilft ihm dabei, und die Verbundlenker-Hinterachse der schwächeren Versionen ist

kein Hindernis. In den ersten Modelljahren umfasste die Motorenpalette drei- und vierzylindrige Benziner sowie Diesel von 86 bis 184 PS. 2014 stellte Seat die TSI auf Euro6 um, 2015 folgten die TDI; die schwächsten Selbstzünder rutschten aus der Preisliste.

Der Zweiliter-Diesel bietet satten Durchzug bei niedrigem Verbrauch, doch auch mit dem 1.4 TSI (122 bis 150 PS) ist der Leon gut motorisiert. Die kleinen Vierzylinder gehören bereits zur Baureihe EA211, haben also mit den Steuerkettenproblemen der 111-er nichts mehr zu tun – die Umstellung auf Zahnriemen erfolgte mit dem Start des Leon. Allerdings gab es vereinzelt Probleme mit dem Nockenwellenversteller, dessen Befestigungsschrauben nicht korrekt angezogen waren. Einen kritischen Check verdient auch das in der Regel

schnell und sanft schaltende Doppelkupplungsgetriebe DSG, das neben der Fünf- oder Sechsgang-Handschaltung angeboten wurde. Wenn die vorgeschriebenen Servicearbeiten unterblieben sind, lässt es häufig durch harte Schaltvorgänge und durch Ruckeln Verschleiß erkennen.

Trotz dieser Einschränkungen: Der Seat Leon gehört 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. Leon-Besitzer scheinen ihr Auto zu schätzen – es taucht nicht allzu oft auf dem Gebraucht-Markt auf. *Thiemo Fleck/ko*

Sportiv im Charakter und auch optisch: der Leon. Der Viertürer ist 4,26 Meter lang, sein Gepäckraum fasst 380 Liter





ST steht für Sportstouren: Der Leon-Kombi stellt 487 bis 1470 Liter Stauraum bereit. Links: Kofferraum des Viertürers



So war das in den 2010er-Jahren: kleines Display, wenig Multimedia, dafür mühelose Bedienung



Checkpunkte:

- Verschlossene Stoßdämpfer?
- Turbolader mit Mängeln?
- Scheinwerfer intakt?
- Steuertrieb 1.2 TSI (bis 2014) okay?
- DSG: Verschleiß/Ruckeln?

Rückrufe:

- Kindersicherung kann öffnen
- Gasgenerator Airbag
- Ausfall Nockenwellenversteller, Ölverlust (EA 211)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der kleine Dreizylinder-TSI mit seinen 115 PS bietet flotte Fahrleistungen und reicht für die täglichen Erledigungen. Auch der 2.0 TDI ist beliebt und häufig anzutreffen. Interessant, aber selten: die Zweiliter-Vierzylinder im Leon Cupra und die TGI-Erdgasmodelle.

	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1395	1968
Leistung			
kW (PS)	85 (115)	96 (130)	110 (150)
bei 1/min	bei 5000	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	200 bei 1400	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1197/523	1239/541	1305/515
Länge x Breite x Höhe	4263 x 1816 x 1459	4263 x 1816 x 1459	4263 x 1816 x 1459
Gepäckraum	IVDA 380–1210	380–1210	380–1210
Höchstgeschw.	195	203	215

Welches Modelljahr?

Bei regelmäßiger Wartung ist der Leon ein verlässlicher Partner, nennenswerte Anlaufprobleme gab es nicht. Diesel-Freunde sollten jedoch nach Autos suchen, die nach Mai 2015 gebaut wurden und die Euro-6-Limits einhalten. Das Facelift im folgenden Jahr hingegen dürfte nicht kaufentscheidend sein: Es brachte lediglich optische Retuschen, ein neues Navi mit 8 Zoll Bildschirm-diagonale und den Stauassistenten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ab der Linie Reference hat der Leon wichtiges und sicherheitsrelevantes Zubehör serienmäßig an Bord. Dazu gehören unter anderem sieben Airbags und das Isofix-System zum Befestigen von Kindersitzen. Bei jüngeren Modellen sorgt ein City-Notbremsassistent für noch mehr Sicherheit. Um den Komfort kümmern sich – ebenfalls serienmäßig – elektrische 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 mehr gern her. Die Benzin-Motorisierungen überwiegen die Diesel deutlich, die vernünftigen CNG-Modelle wurden nur vier Jahre lang gebaut und sind entsprechend selten. Ein Leon-Viertürer mit dem 150-PS-TSI kostet ab 14 000 Euro, wenn er nicht mehr als 80 000 km auf der Uhr haben soll. Der Aufschlag für gebrauchte Kombis hält sich in Grenzen.

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
2024	–	–	–	Steuer	44,–	66,–	224,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	515,–	462,–	502,–
2022	–	–	–	Teilkasko	118,–	174,–	250,–
2021	–	–	–	Vollkasko	425,–	505,–	636,–
2020	14 087,–	15 138,–	15 138,–	Wartung	278,–	304,–	332,–
2019	13 269,–	14 261,–	14 261,–	I/100 km	4,7 S	5,0 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

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.

Kay Winzer

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**. Auch gebraucht trumpft die vierte Generation mit vielen Stärken auf.

Der Octavia und seine deutschen Kunden – das ist eine ganz besondere Beziehung. Der Tscheche war 2025 das bestverkaufte Importauto und hielt sich das ganze Jahr über in den Top Ten. Die vierte Octavia-Generation der Neuzeit war 2020 gestartet, 2024 erhielt sie 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 nicht viel weniger Stauraum (1555 Liter) bietet.

Beide Autos sind etwa 4,70 Meter lang, ihr Innenraum reicht schon in Mittelklasse-Dimensionen. Skoda hat die Möglichkeiten des Kon-

zernbaukastens MQB evo schlau genutzt und den Octavia zudem in ein markant-cooles Design gekleidet. Weitere Stärken sind die guten Sitze, das harmonische Fahrwerk und die vergleichsweise klare Bedienung. Als praktische Ergänzung dienen die „Simply-Clever“-Goodies, wie sie für die Marke typisch sind.

Die Antriebspalette war schon beim Start breit aufgefächert. Sie umfasste fünf Benziner mit drei und vier Zylindern, drei Vierzylinder-Diesel sowie zwei Plug-in-Hybride, die jedoch nur drei Jahre lang im Programm blieben. Die Leistungsspanne reichte von 110 bis 245 PS, Letztere beim RS-Modell mit Benzinmotor. Vielseitig auch die Kraftübertragung mit Front- und Allradantrieb, Handschaltung und Doppelkupplungsgetrieben 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 Erdgas-Modell waren schon vorher eingestellt worden.

Und die Schwächen des Octavia? Die DSG-Getriebe schätzen es nicht, wenn der Ölwechsel versäumt wird. Die Diesel 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 fast schon Mittelklasse-Format hat: der Octavia Kombi





Rot bedeutet hier schnell: Octavia RS als Limousine und Kombi. Oben: das Cockpit vor dem Facelift



15 Millimeter höhergesetzt, mit Front- oder Allradantrieb: Der Scout ist ein Octavia im Outdoor-Look



Checkpunkte:

- Poltern aus dem Fahrwerk?
- Funktion Infotainmentsystem Columbus und e-Call?
- Zuverlässige Funktion der Assistenzsysteme?

Rückrufe:

- Sicherung Hochvolt-System (Plug-ins)
- Motorabdeckung labil

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Octavia-Kunden bevorzugen die 1.5 TSI und 2.0 TDI, beide mit 150 PS. Noch wirtschaftlicher sind die kleinen Benziner. Richtig Spaß machen die RS-Modelle, speziell die starken Diesel mit Allrad. Die Plug-ins bieten in der Praxis etwa 50 km rein elektrische Reichweite.

Combi	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999 cm ³	1498	1968
Leistung	81 (110) kW bei 5500 1/min	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3000
max. Drehm.	200 bei 2000 Nm bei 1/min	250 bei 1500	360 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	1314/546 kg	1354/536	1477/513
Länge x Breite x Höhe	4689 x 1829 x 1505 mm	4689 x 1829 x 1505	4689 x 1829 x 1505
Gepäckraum	1/VD A 640–1700 l	640–1700	640–1700
Höchstgeschw.	202 km/h	223	225

Welches Modelljahr?

Das Facelift von 2024 ist kein echter Kaufgrund – es sei denn, man legt Wert auf die geschärfte 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-Profis: das Paket „Reise“ (Radar-Tempomat und weitere Assistenten) und das Head-up-Display (nur für den Style lieferbar).

Was kostet er?

Das Angebot auf dem deutschen Markt ist groß, die Diesel überwiegen leicht. In Sachen Leistung liegt der Schwerpunkt auf den 150-PS-Motoren. Ein Octavia Kombi mit dem 1.5 TSI und weniger als 80 000 km auf der Uhr ist ab etwa 21 000 Euro zu haben, ebenso der leistungsgleiche TDI. PHEVs gibt es ab etwa 22 000 Euro. Limousinen notieren etwas niedriger als Kombis, sind aber selten.

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
2024	–	–	–	Steuer	54,–	72,–	220,–
2023	21 345,–	22 531,–	23 703,–	Haftpflicht	421,–	347,–	363,–
2022	20 196,–	21 311,–	21 587,–	Teilkasko	186,–	212,–	327,–
2021	19 121,–	20 171,–	18 534,–	Vollkasko	604,–	684,–	897,–
2020	17 910,–	18 165,–	17 396,–	Wartung	312,–	351,–	395,–
2019	–	–	–	l/100 km	5,0 S	5,1 S	4,2 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 Ölfuchtigkeit. Häufige Abstürze in Sachen Multimedia lassen sich per Software-Update beheben.

Tamas Monda

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

TOYOTA AURIS

DIE ZWEITE GENERATION setzte auf markantes Design und war auch als Kombi zu haben. Wer einen soliden und als Hybrid sparsamen Kompakten sucht, ist hier richtig.



Übersichtliches Cockpit mit robusten Materialien. In den Kofferraum des fast 4,60 Meter langen Touring Sports passen bis zu 1658 Liter Gepäck

Checkpunkte:

- Kupplung auf Verschleiß
- Zündspulen 1.2 Turbo
- 1.2 T: ruckelfreier Lauf?
- Rost an den hinteren Bremsscheiben

Rückrufe:

- Seitenairbag bei Ledersitzen
- Software Hybridsystem
- AGR-Kühler Dieselmotor (Brandgefahr)
- Rissbildung Kraftstoffpumpe
- Leckende Kraftstoffhochdruckpumpe

Nach der glücklosen Erstauflage wollte Toyota beim Auris der zweiten Generation (Typ E180, 2013 bis 2019) wieder einen Volltreffer landen. Deshalb stellten die Japaner der viertürigen Schräghecklimousine einen viel geräumigeren, rund 30 Zentimeter längeren Kombi namens Touring Sports zur Seite, dessen Ladevolumen familientaugliche 530 bis 1658 Liter beträgt. Mit dem Modellwechsel im Jahr 2019 kehrte Toyota zum früheren Namen Corolla zurück.

Neben dem Platzangebot (beim Schrägheck) fällt auch der Sitzkomfort auf Langstrecken eher unterdurchschnittlich aus, zudem erschweren kleine Berührflächen die Bedienung des Touchscreens. Haptisch und optisch wirkte das Cockpit vor allem bis zum Facelift nicht allzu hochwertig, dafür können sich die Kunststoffe 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 Quertiefen bleiben spürbar. Die gefühllose Lenkung verhindert gesteigerte Handlingambitionen. *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)	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	360–1200	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 Turbodiesel 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 als Schrägheck mit dem beliebten 1,8-Liter-Vollhybrid ist bei Laufleistungen unter 100 000 Kilometern ab etwa 13 000 Euro zu haben. Vergleichbare Kombis starten leicht darüber. Los geht es preislich mit dem 1,3-Liter-Saugbenziner (99 PS) bei rund 8000 Euro, wenn weniger als 120 000 Kilometer auf der Uhr stehen sollen.

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
2024	–	–	–	Steuer	80,–	36,–	178,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	555,–	704,–	455,–
2022	–	–	–	Teilkasko	173,–	303,–	314,–
2021	–	–	–	Vollkasko	545,–	665,–	674,–
2020	–	–	–	Wartung	257,–	287,–	292,–
2019	12 708,–	12 685,–	–	/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. *Sebastian Kopp*

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

Zu Beginn seiner Laufbahn litt **DER AKTUELLE GOLF** unter diversen Problemen. Seit der Modellpflege aber ist er ein interessanter Gebrauchter – aus guten Gründen.



Der Variant: 4,53 Meter Länge, 611 bis 1642 Liter Gepäckraum. Unten: Cockpit vor dem Facelift, als Extra mit Head-up-Display

Wer einen gebrauchten Golf sucht, denkt oft zuerst an die Generation VII, die wir auf der nächsten Doppelseite besprechen. Beim Nachfolgemodell leidet das Image noch immer unter dem verpatzten Start Ende 2019. Grund dafür waren üble Schnitzer bei Bedienung und Infotainment – schwer unterscheidbare Touch-Flächen auf dem Lenkrad, unbeleuchtete Slider für Lautstärke und Temperatur und ein lahmes, oft überfordertes Display. 2022 spielte VW bei 220 000 Autos in Deutschland ein Update auf, dennoch musste ein Golf Variant Alltrack im Dauertest von auto motor und sport fünfmal mit Elektronik-Problemen die Werkstatt anlaufen. „Selten verlief ein 100 000-km-Dauertest so hürdenreich“, stand über dem Abschlussbericht im Heft.

Jetzt aber ist die Baustelle geschlossen. In mehreren Schritten hat VW die größten Bugs abgestellt; beim Facelift 2024 erhielt der Golf eine neue Infotainment-Einheit mit großem Display (Option), physische Lenkradtasten sowie hochwertigere Materialien. Seitdem rücken seine Stärken wieder in den Fokus: die geschickte Aufteilung des Raums für Mensch und Gepäck auf 4,28 Meter Länge, die komfortablen Sitze und das harmonische Fahrwerk, optional mit adaptiven Dämpfern sowie sportlicher Lenkung. Im evo-Querbaukasten, der 2019 mit dem Golf VIII eingeführt wurde, steckt viel neue Technik.

Typisch VW ist auch die große Auswahl bei den Antrieben. Seit dem Verkaufsstart Ende 2019 gab und gibt es Benziner von 90 bis 333 PS, Diesel von 116 bis 200 PS und Plug-in-Hybride von 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. Der e-Golf aus der Vorgängerbaureihe jedoch ist entfallen, und auch bei den Karosserievarianten kürzte Volkswagen: Der Sportsvan und der Zweitürer sind Geschichte.

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*

Checkpunkte:

- **Digitale Funktionen:** Infotainment, Assistenz, Fehlermeldungen
- **Schaltarbeit DSG**
- **Lackqualität**

Rückrufe:

- **Störung e-Call**
- **Funktion Beifahrergurt**
- **Dichtigkeit Bremsleitung**
- **Bremspedalplatte instabil**
- **Motorabdeckung wackelig**
- **Sicherung HV-Batterie (nur Plug-ins)**

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 Benziner sind die Varianten mit 48V-Mildhybridsystem (eTSI) besonders interessant. Wer selten längere Strecken fährt, kann sich auch nach einem Dreizylinder umschauen.

	1.0 TSI	1.5 eTSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999 cm ³	1498	1968
Leistung	81 (110) kW (PS) bei 5000 1/min	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3000
max. Drehm.	200 bei 2000 Nm bei 1/min	250 bei 1500	360 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	1236/504 kg	1373/487	1441/499
Länge x Breite x Höhe	4258 x 1790 x 1492 mm	4282 x 1789 x 1483	4282 x 1789 x 1483
Gepäckraum	380–1270 l/VDA	381–1237	381–1237
Höchstgeschw.	196 km/h	224	223

Welches Modelljahr?

Wer Ärger vermeiden will, kauft ein Modell aus der Zeit nach Sommer 2024. Der neue Infotainment-Baukasten („MIB 4“) arbeitet schnell und stabil, 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: Basis (mit LED-Licht und Klimaautomatik), Life, Style (mit Ergo-Active-Fahrsitz und Assistenzsystem Travel Assist) sowie R-Line. Achtung: Die feine Mehrlenker-Hinterachse gibt's erst ab 150 PS. Der Alltrack ist ein Allrad-Golf mit Offroad-Look und mehr Bodenfreiheit.

Was kostet er?

Im krassen Gegensatz zum Vorgängermodell ist beim Golf VIII das Gebraucht-Angebot riesig. Benziner überwiegen deutlich, etwa ein Viertel entfällt auf den Variant, 15 Prozent sind GTI. Wenn die Laufleistung unter 80 000 km bleiben soll, kostet ein 150-PS-TSI ab 18 000 Euro, Diesel und PHEV fangen bei 20 000 Euro an.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.0 TSI	1.5 eTSI	2.0 TDI
2024	21 553,–	25 529,–	22 485,–
2023	20 406,–	23 485,–	20 684,–
2022	19 314,–	21 185,–	18 659,–
2021	18 207,–	19 948,–	17 587,–
2020	16 556,–	18 793,–	16 587,–
2019	–	–	–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 TSI	1.5 eTSI	2.0 TDI
Steuer	62,–	92,–	254,–
Haftpflicht	415,–	373,–	514,–
Teilkasko	205,–	246,–	366,–
Vollkasko	563,–	634,–	881,–
Wartung	278,–	298,–	329,–
l/100 km	4,7 S	5,5 S	5,3 D

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 verschleißten bei häufiger ACC-Nutzung schneller – genau hinschauen!

Kevin Heidrich

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

In Generation sieben von 2012 bis 2019 war der Wolfsburger Bestseller ein ausgewogenes und rundum unproblematisches Auto. **DER LETZTE ECHTE GOLF?**

Große Zahlen begleiten den Golf VII: Mehr als vier Millionen Stück hat VW auf dem damals neuen Modularen Querbaukasten (MQB) produziert. Heute stehen rund 6000 Gebrauchte bei den Händlern in Deutschland.

Der Steilheck-Golf erschien 2012, der Variant und die GTI/GTD folgten ein Jahr später; 2014 kam noch der praktische Sportsvan hinzu. Der Golf R und der offroadige Alltrack, beide mit Allradantrieb, ergänzten die Palette. Ende 2019 lief die Produktion aus. Der Basis-Golf war auch in Generation VII ein Dreitürer; begehrter sind der Fünftürer und der 31 Zentimeter längere Variant. Das Facelift 2017 brachte ein Update für Infotainment (digitales Kombi, tastenloses Navi), Assistenz und Antriebe.

Innerhalb des Leistungsspektrums von 85 bis 310 PS stellen die Benziner rund zwei Drit-

tel 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 raten wir von den Motoren aus den frühen Baujahren mit Euro-5-Einstufung ab.

Hochinteressant, aber selten anzutreffen sind das Erdgasmodell TGI (130 PS), der vollelektrische e-Golf (zwei Versionen mit 85 und 100 kW, Akku 24/36 kWh brutto) und der Plug-in-Hybrid GTE (204 PS, 9 kWh). Das Doppelkupplungsgetriebe hingegen ist weit verbreitet; speziell bei frühen Baujahren und hohen Laufleistungen sollte man aber genau darauf achten, ob und wie sehr es beim Rangieren und Anfahren ruckelt. Harte Schaltvorgänge deuten auf versäumte Ölwechsel hin.

Lassen Sie sich von den Rückrufen nicht abschrecken, die sind bei den immensen Stückzahlen kaum zu vermeiden. Die hohe Qualität, die im Golf VII steckt, trägt ebenso wie die große Modellvielfalt (samt den vielen GTI- und R-Modellen) und der ausgewogene Charakter zur Beliebtheit des Autos bei. Dazu kommen die zeitgemäßen Assistenzsysteme, die schlüssige Bedienung und – zumindest bis 2017 – das leicht bedienbare Infotainment. Das Fahrwerk des Kompakten verbindet hohe Fahrsicherheit mit angenehmem Komfort, wobei nur die Versionen ab 122 PS eine Mehrlenker-Hinterachse besitzen. Die optionalen Adaptivdämpfer sind nett, aber überflüssig; das Fahrwerk arbeitet auch ohne sie harmonisch. Der Golf VII ist ein echter Golf. Und vor allem ein sehr guter.

Heinrich Lingner/ko

Goldener Golf:
Die Generation
VII war 4,26
Meter lang und
klar designt.
Im kleinen Bild
oben: Der GTI
ist ein schneller
Allrounder





Nahezu selbsterklärend: das Cockpit. Das große Navi bis 2017 (Bild) ist besser bedienbar als seine Nachfolger



Oben: der Variant mit satten 1620 Liter Stauraum. Darunter: Der Golf Sportsvan konnte bis zu 1520 Liter einladen



Checkpunkte:

- Xenonleuchten okay?
- Funktion 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 attraktiv im Golf VII ist der klassische Zweiliter-TDI mit 150 PS. Die Benzin-Allrounder heißen 1.4 und 1.5 TSI und leisten 125 bis 150 PS. Für Sportfreunde: die GTI von 210 bis 265 PS oder gleich die R-Modelle mit 300/310 PS und Allradantrieb. Für Stadtbewohner: GTE oder e-Golf, Letzterer in der zweiten Auflage ab 2017.

	1.5 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1498	1968
Leistung	96 (130) bei 5000	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 bei 1400	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1395/525	1320/490	1354/506
Länge x Breite x Höhe	4255 x 1790 x 1452	4255 x 1790 x 1452	4255 x 1790 x 1452
Gepäckraum	380–1270	380–1270	380–1270
Höchstgeschw.	210	216	216

Welches Modelljahr?

Die Bedienung des Infotainments wurde schwieriger – dennoch sind die überarbeiteten Golf-Modelle ab Anfang 2017 der bessere Kauf aufgrund LED-Licht und neuer Assistenzsysteme. Diesel-Interessenten sollten unbedingt darauf achten, dass das Auto ihrer Wahl der Euro-6-Norm entspricht; die Umstellung erfolgte 2014/15. Der 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 Radartempomat und Front Assist sowie zum großen Navigationssystem Discover Pro. Weitere Tipps: die LED-Scheinwerfer, der ErgoActive-Fahrersitz und das Winterpaket. Und nicht zu vergessen: die hinteren Türen.

Was kostet er?

Am Gebrauchtwagenmarkt sind kompakte Autos aktuell sehr teuer; noch dazu halten die Probleme beim Nachfolger Golf VIII das Preisniveau des Siebeners hoch. Die attraktivsten Motorisierungen sind rar geworden. Beispielsweise für Autos unter 80000 km: TSI mit 140 oder 150 PS ab 13000 Euro, TDI (150 PS) ab 15000 Euro, GTI ab 17000 Euro. Plug-in-Hybride sind praktisch gar nicht zu finden, E-Gölfe immerhin gibt es ab 11000 Euro. Im Golf-VII-Angebot nimmt der Variant etwa 25 Prozent und der Sportsvan 11 Prozent ein.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 TSI ²⁾	1.5 TSI ²⁾	2.0 TDI	im Jahr	1.5 TSI ²⁾	1.5 TSI ²⁾	2.0 TDI
2024	–	–	–	Steuer	62,–	72,–	218,–
2023	–	–	–	Haftpflicht	464,–	461,–	538,–
2022	–	–	–	Teilkasko	182,–	183,–	259,–
2021	–	–	–	Vollkasko	509,–	511,–	659,–
2020	15 744,–	16 077,–	17 429,–	Wartung	273,–	281,–	311,–
2019	14 443,–	15 298,–	16 553,–	I/100 km	4,9 S	5,1 S	4,2 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise; ²⁾130 PS;

³⁾150 PS

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 unbedenken 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 von VW hätte ein großer Wurf werden können, wären nicht **BEDIENTUNG UND SOFTWARE** ver Stolpert worden. Seit zwei Jahren ist der Ärger vorbei.

Einen mächtigen Tanker aus voller Fahrt um 180 Grad zu drehen, ist in der Schifffahrt schon schwer und in der Autobranche noch mühsamer. Diese Erfahrung hat auch VW gemacht. Nach dem Abgasskandal hieß der neue Kurs: weg vom Diesel, hin zum Elektroauto. Doch dabei nahm sich der Konzern zu viel Neues auf einmal vor – einen Markenübergreifenden Elektrobaukasten und ein Kompakmodell mit einer radikal neuen, hochintegrierten Elektronik-Plattform.

Die Wende misslang im ersten Versuch, der ID.3 startete 2020 unausgereift auf den Markt. Dabei gab es am Antrieb nicht viel auszusetzen, am Raumkonzept und an den Sitzen wenig und am Fahrwerk gar nichts. Was jedoch massiv störte, waren billiges Hartplastik und ein stark Touch-zentriertes, teilweise erratisches Bedienkonzept. Im Alltag nervte der Elektro-VW mit ähnlichen Digital-Bugs wie der

Golf VIII (S. 91). Lücken bei der Klimatisierung (anfangs keine Batterie-Vorkonditionierung am Netz, wenig wirksame Wärmepumpe) sorgten bei Frost für Frust.

VW nahm sich die Kritik zu Herzen und schob zahlreiche Updates und Serviceaktionen nach, vor allem bei der Hard- und Software des Akkus, beim Thermomanagement und beim Infotainment. Der Befreiungsschlag gelang jedoch erst mit dem Facelift 2023 und dem großen Technik-Upgrade 2024. Seitdem ist der ID.3 ein E-Auto, das in der Topversion mit 185 kW lädt, Praxis-Reichweiten bis zu 500 km schafft und Spitze 200 rennt. 2024/25 folgten weitere Upgrades mit dem Fokus auf Bedienung, Materialien, Infotainment und Batterieheizung. Heute wirkt der Innenraum, in dem ein flüssig arbeitendes 12,9-Zoll-Display thront, sehr anständig, und mit den verbliebenen Bedien-Eigenheiten lässt sich's leben.

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 der kompakte E-VW bislang gut ab. Nur die Bremsscheiben vorn (hinten verzögern Trommeln, und das sehr anständig) neigen zum Rosten, und die Fahrwerks Gelenke leiden unter dem hohen Gewicht des Autos – das ist bei fast allen E-Mobilen so. Spezielle Probleme beim ID.3 sind hingegen die Kühlmittelpumpen, die zum Festgehen neigen, und die Funktion der Klimaanlage. Alternativen? Denken Sie über die Schwestermodelle Cupra Born, Audi Q4 e-tron und Skoda Elroq nach!

Johannes Köbler

Format des Golf, rundliche Optik: Der ID.3 ist 4,26 Meter kurz, hat aber mit 2,77 Metern einen sehr langen Radstand





Karg: Hartplastik-Wüste in den frühen Modellen. Foto links: Fahrwerke kann VW, da gab's beim ID.3 niemals Kritik



Knubbel: Drehschalter zum Einlegen der Fahrstufen. Foto darüber: Kofferraum mit 385 bis 1267 Liter Volumen



Checkpunkte:

- Arbeit des Displays
- Funktion Klimaanlage
- Funktion Fensterheber
- Rost an Bremsscheiben
- Kühlmittelpumpe

Rückrufe:

- Brandgefahr HV-Batterie (02/2022 – 08/2024)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Anders als seine größeren Brüder ist der ID.3 ein reiner Hecktrieber. Viele Kunden wählen die Version Pro S mit 150 kW, zu ihr passt die Batterie mit 59 oder 77 kWh (netto). Für Kurzstreckenfahrer: ID.3 Pro mit 107 kW (Akkus: 58 kWh). Für Eilige: der 210 kW starke GTX.

	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 im Sommer 2023! Vor-Facelift-Autos sollten mindestens den Software-Stand 3.2 haben, der eine brauchbare digitale Stabilität erwarten lässt. Er wurde ab Anfang 2023 aufgespielt, was bei vielen ID.3 den Tausch der 12V-Batterie erforderte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Lines (Pure, Pro und GTX), Pakete und Editionsmodelle, die VW für den ID.3 anbot, waren vielfältig, nicht immer übersichtlich aufgebaut und teilweise recht kurzlebig. Deshalb listen wir hier jene Features auf, die ein perfekt ausgestatteter ID.3 haben sollte – streichen Sie das für Sie Unnötige selbst. Also: adaptives Fahrwerk, Head-up-Display mit Augmented Reality, großes Navi, Matrix-LED-Scheinwerfer, Assistenzsystem „Travel Assist“, Spurwechselassistent, ErgoActive-Sitze.

Was kostet er?

Gebrauchte E-Autos gibt es weiterhin günstig, das gilt auch für den ID.3. Am häufigsten auf dem deutschen Markt sind die Motorisierungen mit 150 kW. Sie starten bei 18 000 Euro, kaum höher als die Basis-Antriebe (107 bis 125 kW). Die starken GTX mit ihren neu entwickelten Motoren kamen erst 2024, sind meist noch wenig gelaufen und kosten mindestens 40 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
Jahr	Pro	Pro S	im Jahr	Pro	Pro S	GTX
2024	–	–	Steuer ²⁾	0,–	0,–	0,–
2023	–	–	Haftpflicht	547,–	547,–	506,–
2022	–	22 094,–	Teilkasko	196,–	196,–	239,–
2021	18 759,–	20 273,–	Vollkasko	782,–	818,–	930,–
2020	16 597,–	16 873,–	Wartung	210,–	210,–	235,–
2019	15 090,–	14 876,–	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 ID.3 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.

Benjamin Zenn

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, Kurztest 5/25; ID.3 Pure (125 kW): VT 17/21, KT 6/25.

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

MITTEL KLA

In der Mittelklasse füllen Leasing-Rückläufer überwiegend deutscher Hersteller 2026 wieder verstärkt den Gebrauchtmarkt, weshalb solche bei Familien und Vielfahrern beliebten Fahrzeuge **PREISLICH ATTRAKTIVER** werden dürften.

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 noch immer eine bunte Vielfalt an Marken und Modellen. Hier könnte in diesem Jahr ein stärkerer Strom an ehemaligen Dienstwagen und Leasingfahrzeugen für mehr Nachschub und daher etwas günstigere Preise sorgen.

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

Ford Mondeo



BMW Dreier



VW Passat



INHALT

Audi A4	98	Mercedes C-Klasse	104
BMW Dreier	100	Opel Insignia B	106
Ford Mondeo	102	Tesla Model 3	108
Mazda 6	103	VW Passat	110

AUDI A4

Mit dem Auslauf der neunten Mittelklasse-Generation hat sich Audi 2024 vom **NAMENS-KÜRZEL A4** getrennt, zumindest vorläufig. Wie gut ist der Erfolgstyp als Gebrauchter?

Neun Jahre Bauzeit seit 2015: Der A4 der neunten Generation (die Audi-80-Vorgänger mitgerechnet) war ein Erfolgstyp. Und zwar in vielen Versionen – als Limousine, Avant, höhergelegter Allroad, S-Modell und RS4 Avant mit 450 PS. 2018/19 spendierte ihm Audi zwei Aufwertungen kurz nacheinander. LED-Licht wurde Serie, fast alle Motoren erhielten Mildhybrid-Systeme. Für das Infotainment gab es einen neuen, nicht auf Anhieb stabil laufenden Baukasten; und ein Touchscreen ersetzte den Dreh-/Drück-Steller.

Auch beim Antrieb ist die Auswahl groß, alle Motoren sind nach Euro 6 zertifiziert. Die Vierzylinder-Diesels leisten 122 bis 204 PS; darüber kommen die büffelstarken V6-TDI, die jedoch unter einer krassen Anfahrtschwäche leiden. Bei den Vierzylinder-Benzinern reicht

die Spannweite von 150 bis 265 PS. Die gutbürgerlichen A4-Versionen nutzten seit 2016/17 einen Quattro-Antrieb, der mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kooperiert und die Hinterachse nur bei Bedarf zuschaltet. Der klassische permanente Allradantrieb blieb den Top-Aggregaten mit Achtengang-Wandlerschaltung vorbehalten.

Angenehme Platzverhältnisse, einfache Bedienung (speziell vor dem Facelift), hochwertige Materialien, gute Verarbeitung, moderne Assistenzsysteme – der A4 der Baureihe B9 (der B10 heißt A5) ist ein feines Auto. Als Avant bietet er nur 1495 Liter Gepäckraum, da hat die elegante Linie Vorrang. Beim Fahrwerk genügen das Standard-Setup und die 17-Zoll-Räder; die sportlichen Optionen machen den A4 vor allem unkomfortabel.

Aber Achtung, auch der B9 hat Schwachstellen. An der Vorderachse neigen die Lagerbuchsen der hinteren Lenker zu frühem Verschleiß, und die Traggabeln der Federbeine sind bruchgefährdet. Weitere kritische Punkte: zerbröselnde Anschlagpuffer, knarrende Dämpferlager und erhöhtes Spiel zwischen Achslenker und Radträger. Der Riemen-Startergenerator (nach Facelift), der durch Feuchtigkeit in Brand geraten kann, und eine zum Blockieren neigende Kühlmittel-Zusatzpumpe haben Rückrufe verursacht. Und der Notruf e-Call versagt oft – bei der Hauptuntersuchung wird das zum Problem.

Insgesamt ist der B9 jedoch ein gut gemachtes Auto. Bei den Prüforganisationen liegt er trotz hoher Laufleistungen unter dem Schnitt der Mängelquote. *Jens Dralle/ko*

Sportiv-ausgewogen in Design und Fahrwerk, hohes Sicherheitsniveau – der A4 Generation neun. Das Foto entstand vor dem Facelift





Top-Ergonomie, Dreh-Drück-Steller, große Karten, feine Materialien: ein Cockpit aus der guten alten Zeit vor 2018



A4-Versionen: als Avant, als hochgelegter Kombi namens Allroad und als Stufenheck-Limousine S4 mit bulligem V6-Motor



Checkpunkte:

- Steuerketten und Nockenwellen (3.0 TDI bis 2017)
- Infotainment (2019)
- Buchsen Vorderachse
- Funktion Notrufmodul

Rückrufe:

- Schweißnaht Sitze vorn
- Airbags und Gurtstraffer
- Überhitzung Kühlmittelpumpe
- Bruch Sperrbolzen AHK
- Spiel zwischen Achsenlenker und Radträger
- Brandgefahr Startergenerator
- Scheiben fehlerhaft verklebt

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mit dem 190 PS starken Zweiliter-Benziner und Frontantrieb ist der A4 flott unterwegs. Vielfahrer sollten den gleichstarken TDI oder dessen 150-PS-Version wählen. Für Sportsfreunde gibt es zwei S4-Varianten (Diesel und Benzin) sowie den RS4 Avant, alle mit V6-Turbos.

	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS4 Avant
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1984	1968	2894
Leistung	140 (190) bei 4200	140 (190) bei 3800	331 (450) bei 5700
max. Drehm.	320 bei 1450	400 bei 1750	600 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1455/505	1525/520	1820/530
Länge x Breite x Höhe	4726 x 1842 x 1427	4726 x 1842 x 1427	4782 x 1866 x 1414
Gepäckraum	480-965	480-965	495-1495
Höchstgeschw.	240	240	250

Welches Modelljahr?

Das klassische Audi-Cockpit der Neuzeit (Dreh-Drück-Steller statt Touch, robustes Infotainment) gab es nur in den Jahren bis 2018, dann brachte die Modellpflege in beiden Punkten Rückschritte. Dafür merzte Audi einige Motorenprobleme aus; alle Aggregate wurden auf die Norm Euro 6d-TEMP umgestellt. Bei den großen Dieseln besserte sich die lästige Anfahrtschwäche jedoch kaum, nur das S-Modell kommt relativ spontan zur Sache. Tipp für Sparfüchse: Von 2017 bis 2023 bot Audi die Erdgas-Motorisierung namens g-tron mit 170 PS Leistung an.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Das Notwendige war Serie, in der Aufpreisliste stand stets viel Verlockendes. Es lohnt sich, nach A4-Exemplaren mit den hellen LED-Matrix-Scheinwerfern und Sportsitzen zu suchen. Die Einparkhilfe ist ein gern genommenes Extra. Unser Tipp: Das optionale Komfortfahrwerk mit den adaptiven Stoßdämpfern.

Was kostet er?

Das Angebot in Deutschland ist groß und besteht zu fast 90 Prozent aus Avant-Modellen. Diesel haben rund ein Drittel Anteil; CNG-Autos sind ähnlich schwer zu finden wie die sportlichen S- und RS-Typen. Ein Audi A4 Avant mit weniger als 100 000 km Laufleistung und 190-PS-TDI steht ab 20 000 Euro bei den Händlern, der gleichstarke Benzin für etwa 1000 Euro weniger.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS 4 Av.	im Jahr	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS 4 Av.
2024	–	–	62 401,–	Steuer	104,–	222,–	266,–
2023	–	–	59 250,–	Haftpflicht	527,–	612,–	346,–
2022	–	–	54 958,–	Teilkasko	326,–	394,–	661,–
2021	–	–	52 041,–	Vollkasko	808,–	1013,–	2657,–
2020	22 972,–	22 109,–	48 982,–	Wartung	365,–	391,–	689,–
2019	20 869,–	20 861,–	43 336,–	l/100 km	5,6 S	4,3 D	8,8 SP

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die Audi-typische Verarbeitungsqualität macht Freude. Genau hinschauen sollten Sie beim 2- bzw. 3-Liter TDI in Sachen undichte AdBlue-Leitungen, außerdem sind die oberen Querlenkerbuchsen sehr anfällig, und die Umfeldkamera neigt vereinzelt zu Ausfällen.

Tamas Monda

Tests in diesen Ausgaben

A4 1.4 TFSI: Vergleichstest 25/15; A4 Avant 2.0 TFSI: VT 26/15; A4 Avant 2.0 TDI: VT 18/18; A4 Avant 40 TFSI: VT 5/21; Allroad 40 TDI Quattro: VT 8/22; A4 45 TFSI Quattro: VT 25/22; A4 Avant 50 TDI Quattro: 2/23.

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

BMW DREIER

BEREITS SEIT 1975 ist die Dreier-Reihe von BMW am Start. Die bayerische Mittelklasse gehört auch in sechster Generation zu den beliebtesten Gebrauchtwagen.

Bei der Suche nach einem gebrauchten Dreier des Typs F30, gebaut von 2011 bis 2019, wird schnell klar: Das Preisniveau bleibt auch im Alter hoch. Das Angebot ist zwar groß – von der vernünftigen Limousine über den praktischen Touring oder den Fließheck-GT bis hin zum rassigen Sportableger M3 lassen sich diverse Wünsche erfüllen –, aber die Nachfrage ist es ebenso.

Bei den Benzinern bilden die Vierzylinder die Mehrheit. Seltener und teurer sind die cremig klingenden Sechszylinder-Benziner im 335i und 340i (ab 7/2015) – oder im M3 als Biturbo. Als bester Kompromiss aus Temperament und Wirtschaftlichkeit gilt der Zweiliter-Diesel im 320d, der seit der Modellpflege im Juli 2015 die Abgasnorm Euro 6 erfüllte. Speziell mit der optionalen ZF-Achtstufen-

automatik fährt er kraftvoll und sparsam (Testmittel 7,2 l/100 km), wird als Allradler (xDrive) zum echten Allrounder.

Als stimmigsten Dreier sehen viele den Touring (F31), der mehr Laderaum (495–1500 Liter) als der Vorgänger hat. Eine Sonderstellung nimmt der geräumige GT (F34) ein; er gewährt im Fond viel Beinfreiheit und bietet einen flexiblen Kofferraum. Cabrio und Coupé zum Dreier laufen inzwischen auf gleicher Basis als Vierer-Reihe.

Der Dreier gefällt mit solider Verarbeitung und eingängiger Bedienung, wirkt im Basisstrim rund und ums Armaturenbrett aber etwas (zu) nüchtern. Gesucht sind daher Exemplare mit mehr Ausstattung. Tipp: Autos mit optionaler Beleuchtung auf Risse an den Polsterkanten des Fahrersitzes untersuchen.

Weitere Empfehlung: Wählen Sie ein Gebrauchtexemplar ab der Modellpflege im Juli 2015, denn hierbei wurden einige ältere Motoren mit erhöhtem Stresspotenzial aussortiert. So etwa die Vierzylinder-Selbstzündler aus der Baureihe N47, deren Steuerketten oft Ärger machten. Oder der N55-Sechszylinder des 335i, bekannt für Verkokungen und defekte Zylinderkopfdichtungen.

Die danach eingesetzten, neu entwickelten Triebwerke mit einem „B“ am Anfang der Typenbezeichnung gelten als standfest. Allerdings erben auch die B47-Diesel das Leiden mit undichten AGR-Kühlern, die daraus resultierende Brandgefahr führte zu mehreren Rückrufen. Die listet das KBA zudem für Airbags, die Lenkung und die Bremskraftunterstützung auf.

Marcus Peters/uh

Der Dreier des Typs F30 erfreut mit Fahrspaß und – speziell ab dem Facelift 2015 – auch mit standfesten Triebwerken

