

AUDI A4

NACH NEUN JAHREN am Markt verabschiedete sich 2024 der B9 als letzter Verbrenner-A4 in den Ruhestand – ein ausgereiftes Auto mit kleineren Schwächen.

Neun Jahre Bauzeit seit 2015 – der A4 der neunten Generation (die Audi-80-Vorgänger eingerechnet) war ein Dauerbrenner. Und zwar in vielen Versionen – als Limousine, Avant, höhergelegter Allroad, S-Modell und RS4 Avant mit 450 PS. 2018/19 erfuhr die Baureihe zwei Aufwertungen kurz nacheinander. LED-Licht wurde Serie, fast alle Motoren erhielten Mildhybrid-Systeme, allerdings mit bescheidenem Spritspar-Effekt. Für das Infotainment gab es einen neuen, nicht auf Anheb pannensicheren Technikbaukasten, und im Bedienkonzept musste der Dreh-/Drücksteller einem Touchscreen weichen.

Auch beim Antrieb ist die Auswahl groß, alle Motoren sind nach Euro 6 zertifiziert. Die Vierzylinder-Diesel leisten 122 bis 204 PS; darüber kommen die V6-TDI mit ihren Büffel-

Drehmomenten, die jedoch unter einer krasen Anfahrtschwäche leiden. Das Portfolio der Vierzylinder-Benziner reicht von 150 bis 265 PS. In den gutbürgerlichen A4-Versionen gibt es seit 2016/17 einen Quattro-Antrieb, der mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kooperiert und die Hinterachse nur bei Bedarf zuschaltet. Der klassische permanente Allradantrieb ist den Top-Aggregaten mit Achtstufen-Wandlerautomatik vorbehalten.

Angenehme Platzverhältnisse vorn wie hinten, einfache Bedienung (speziell vor dem Facelift), hochwertige Materialien, gute Verarbeitung, zeitgemäße Assistenzsysteme – der A4 in Generation neun 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 das Auto vor allem unkomfortabel. Achtung: An der Vorderachse neigen die Lagerbuchsen der hinteren Lenker zu frühem Verschleiß, und die Traggabeln der Federbeine sind bruchgefährdet. Zerbröselnde Anschlagpuffer und knarrende Dämpferlager sind ebenfalls als Problem bekannt.

Empfehlung verdienen die Sportsitze wegen ihrer hohen Langstreckenqualitäten. Ein tolles Sicherheits-Extra sind die Matrix-LED-Scheinwerfer, die ein blendfreies Fahren mit Fernlicht ermöglichen. Und nochmal Achtung: Der Notruf e-Call versagt oft – ein Problem bei der HU. Insgesamt ist der B9 aber erfreulich solide und liegt beim TÜV trotz hoher Laufleistungen unter der durchschnittlichen Mängelquote.

Jens Dralle/ko

Elegantes Design, agiles Fahrwerk, hohes Sicherheitsniveau – der A4, auf dem Foto als Vor-Facelift-Limousine zu sehen





Große Karten, feine Materialien und gute Bedienung: ein Cockpit aus der Zeit vor 2018, noch mit Dreh-Drück-Steller



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



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mit dem 190 PS starken Zweiliter-Benziner und Frontantrieb ist der A4 gut unterwegs. Vielfahrer sollten den gleichstarken TDI wählen. Und für Spaßfahrer gibt es zwei S4-Varianten (Diesel und Benzin) sowie den RS 4 Avant, alle mit V6-Turbomotoren.

	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS 4 Avant
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1984	1968	2894
Leistung			
kW (PS)	140 (190)	140 (190)	331 (450)
bei 1/min	bei 4200	bei 3800	bei 5700
max. Drehm.	320 bei 1450	400 bei 1750	600 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1455/505	1525/520	1820/530
Länge x Breite	4726 x 1842	4726 x 1842	4782 x 1866
x Höhe	x 1427	x 1427	x 1414
Gepäckraum	VDA	480-965	495-1495
Höchstgeschw.	240	240	250

Welches Modelljahr?

Daran scheiden sich die Geister. Das Facelift von 2018/19 brachte Verschlimmbesserungen bei Infotainment und Bedienung, dafür merzte Audi einige Motorenprobleme aus; alle Aggregate wurden auf die neue Norm Euro 6d-TEMP umgestellt. Bei den großen Dieseln besserte sich die Anfahrtschwäche jedoch kaum, nur das S-Modell kommt relativ spontan zur Sache. Für Sparfische: Von 2017 bis 2023 gab es das Erdgasmodell g-tron mit 170 PS Leistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Serienausstattung umfasst zwar alles Notwendige, doch in der Aufpreisliste steht viel Verlockendes. Es lohnt sich, nach A4-Exemplaren mit den starken LED-Matrix-Scheinwerfern und Sportsitzen zu suchen. Die Einparkhilfe ist ein häufig anzutreffendes Extra. Unser Tipp: Das optionale Komfortfahrwerk mit den adaptiven Stoßdämpfern.

Was kostet er?

Ein Vor-Facelift-B9 als Avant mit 190-PS-Diesel, Automatik und höchstens 100 000 Kilometern wird ab etwa 20 000 Euro inseriert. Das Benzin-Pendant mit gleicher PS-Zahl liegt preislich leicht darunter. Ein A4 Avant Facelift (ab Ende 2019) bis 60 000 Kilometer ist mit Zweiliter-Motor um 200 PS (Benziner/Diesel) ab 25 000 Euro zu haben. Limousinen sind kaum günstiger als Kombis.

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.
2023	-	-	70 065,-	Steuer	104,-	222,-	266,-
2022	-	-	63 696,-	Haftpflicht	567,-	645,-	549,-
2021	-	-	60 282,-	Teilkasko	539,-	680,-	1285,-
2020	-	-	57 082,-	Vollkasko	1217,-	1196,-	3221,-
2019	21 400,-	22 631,-	54 852,-	Wartung	342,-	377,-	634,-
2018	20 252,-	21 417,-	50 933,-	V/100 km	5,6 S	4,3 D	8,8 SP

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Schweißnaht Sitze vorn
- Zündgemisch Airbag und Gurtstraffer
- Überhitzung MHEV-System und Kühlmittelzusatzpumpe
- Bruch Sperrbolzen AHK
- Spiel zwischen Achslenker und Radträger

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.

Dirk Krummel

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

EINE ECHE INSTITUTION der Mittelklasse ist die Dreier-Reihe, die auch in sechster Auflage mit Agilität glänzt. Einige Antriebe waren aber erst ab dem Facelift solide.

Wer nach einem gut erhaltenen gebrauchten BMW Dreier des Typs F30 (2011 bis 2019) sucht, darf sich nicht über das hohe Preisniveau wundern. Das Angebot ist zwar groß – von der vernünftigen Limousine über den praktischen Touring oder den Fließheck-GT bis hin zum rassigen Sportabteiler 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 7,2l/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 Basis-trimm rund ums Armaturenbrett aber etwas (zu) nüchtern. Gesucht sind daher Exemplare mit mehr Ausstattung. Tipp: Autos mit optionaler Belederung 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-Selbstzünder 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





Erst mit dem Professional-Navi zieht der große Monitor ein. Die Verarbeitung ist gut, das Cockpit übersichtlich



Der GT mit Fließheck ist fast 20 Zentimeter länger als der 4,63 Meter messende Touring (oben), bietet entsprechend viel Beinfreiheit im Fond



Checkpunkte:

- Bremsenverschleiß
- Achsaufhängungen
- Ölverlust an Motor/Getriebe/Hinterachsdifferenzial
- Scheinwerfer: klar/vergilbt?
- Zustand der Anschlagpuffer an allen Stoßdämpfern
- Spritspuren am Tank (durch Riss an Schweißnähten)?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Ausfall Bremskraftverstärker
- Alle Diesel: Leckende AGR-Module mit Brandgefahr
- Verlust Lenkunterstützung
- Gurtaufrollmechanik auf der Beifahrerseite
- Gasgenerator Fahrerairbag

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Motor-Gourmets greifen zum kultivierten Dreiliter-Benziner des 340i. Weniger charmant, aber kraftvoll: der Turbo-Vierzylinder im 320i. Ideal für Vielfahrer: der Zweiliter-Diesel im 320d (Euro 6 seit 7/2015). Besser meiden: den 1,6-Liter-Turbo im 316i und 320i Efficient Dynamics.

	320i	340i	320d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	1997	2979	1995
Leistung			
kW (PS)	135 (184)	240 (326)	140 (190)
bei 1/min	5000	5500	4000
max. Drehm.	270 bei 1250	450 bei 1380	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1475/500	1605/485	1525/500
Länge x Breite x Höhe	4633 x 1811 x 1429	4633 x 1811 x 1429	4633 x 1811 x 1429
Gepäckraum	l/VDA	480	480
Höchstgeschw.	km/h	235	250

Welches Modelljahr?

Im Sommer 2013 führte BMW beim Dreier neue Assistenzsysteme wie Spurverlassens- und Auffahrwarner sowie ACC mit Stop-and-go-Funktion ein. Entscheidender ist jedoch das Facelift 2015, es brachte die neuen, standfesten Motorenbaureihen mit Euro 6. Optisch waren die Änderungen eher gering, das Interieur wirkte nach der Modellpflege aber eine Spur hochwertiger.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

In den Lines Sport, Luxury und Modern hat der Dreier stets Lederlenkrad, Leichtmetallräder und weitere Netigkeiten an Bord. Neben Xenon- respektive LED-Scheinwerfern, Navigationssystem und Parkpiepsern sollte man auch auf adaptive Stoßdämpfer achten, denn erst sie sorgen für einen richtig guten Federungskomfort. Wichtig: Die Klimaautomatik war nur bei den starken Motorisierungen serienmäßig. Immer ein guter Tipp: Die famose ZF-Achtgangautomatik kombiniert Fahrspaß und Effizienz. Der ungewöhnliche Dreier GT ist zwar selten, bietet aber oft mehr Ausstattung fürs gleiche Geld.

Was kostet er?

Der Langstrecken-Klassiker: Einen gelifteten 320d Touring mit Automatik, ordentlicher Ausstattung und weniger als 100000 Kilometern auf der Uhr gibt es ab rund 19000 Euro. Eine 320i Limousine ab Mitte 2015 mit vergleichbarer Laufleistung und Ausstattung kostet ähnlich viel. Die meisten Angebote für beide Modelle liegen aber - teils deutlich - über 20000 Euro. Die Inserate für einen entsprechenden 340i mit Reihensechszylinder reißen bei gutem Pflegezustand schnell die 30000-Euro-Marke.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	320i	340i	320d	im Jahr	320i	340i	320d
2023	-	-	-	Steuer	138,-	228,-	238,-
2022	29419,-	-	28734,-	Haftpflicht	617,-	653,-	696,-
2021	27911,-	-	26196,-	Teilkasko	443,-	738,-	633,-
2020	25535,-	-	24628,-	Vollkasko	976,-	1541,-	1151,-
2019	24369,-	-	22450,-	Wartung	382,-	492,-	398,-
2018	-	30477,-	-	l/100 km	6,1 S	7,7 S	4,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die sechste Generation des Dreier bietet unter anderem ein sehr großes Ladevolumen. Tipp: Bei den Türdichtgummis genau hinschauen - auffällig oft sind die verkürzt, und Ersatz ist nicht billig. *Björn Buhrmann*

Tests in diesen Ausgaben

320d Touring: Dauertest 11/15; 340i: Vergleichstest 17/15; 330d: VT 23/15; 320i Touring: VT 26/15; 330e: VT 8/16; 320d Touring xDrive: VT 2/17; 320d: VT 6/17; 318i Touring: VT 12/17; 318d Touring: VT 3/19.

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

FORD MONDEO

EIN ABO AUF TESTSIEGE hatte der Mondeo nie – alles im Vergleich eine Spur zu durchschnittlich. Dafür erfreut er heute oft mit Problemlosigkeit. Ein später Triumph?



Das Interieur gefällt mit übersichtlichem Cockpit und viel Platz. Die Limousine gibt's als Stufen- und Schrägheck, letzteres mit riesiger Heckklappe

Checkpunkte:

- Softwarestand Infotainment
- Öl-Wartungshistorie (1.0 EcoBoost & 2.0 EcoBlue, wegen Zahnriemen)
- Ölverlust (Duratorq-Diesel)
- Schaltverhalten (DKG)
- Pflegezustand (bei Flottenautos)

Rückrufe:

- Defekte Rußpartikelfilter
- Kupplungsschäden (Handschalter bis 2016)
- Batteriepol (Vorfacelift)
- Gurtmodul (Hybrid, 2016)
- Diverse Softwarefehler

Schon komisch. Da gehörte der Mondeo (wie seine Vorgänger Granada und Taunus) jahrzentlang zu den absoluten Bestsellern, und binnen einer Dekade verpuffte die Nachfrage nach Mittelklassikern. Der Mondeo ist (außer in China) ersatzlos entfallen. Doch nun von vorn: Während sein US-Pendant namens Fusion bereits im Herbst 2012 in Produktion ging, verzögerte sich der Start des bis 2022 gebauten Typs BA7 durch den Werkswechsel von Genk nach Valencia auf Anfang 2015. So war er nie der Modernste und tat sich schwer, als Neuwagen Siege in Vergleichstests abzuräumen. Auf dem Papier war die Konkurrenz immer etwas sparsamer, leichter bedienbar oder geräumiger. Aber eben nur etwas.

Heute erfreuen alle drei Karosserievarianten mit einem soliden, sehr geräumigen Interieur, das viele Ablagen, bequeme Sitze und einen guten Langstreckenkomfort bietet. Dazu gibt es das seit dem Mondeo II bekannte agile Ford-Handling. Dank weitgehend unproblematischer Haltbarkeit lassen sich diese Vorzüge auch im Alter genießen. Was bei der HU bekräftelt wird, geht selten über typischen Verschleiß an Beleuchtung und Bremsen hinaus. Selten zeigen Diesel mal kleine Öllecks. Innen stört nur das Sync-2-Infotainment mit seinen ziemlich trägen Reaktionszeiten und der komplexen Menüführung.

Als Muster-Außendienstler arbeitet bei vielen Mondeo ein Dieselmotor unter der Haube. Der passt gut, speziell um 150 PS und darüber hinaus. Verzichten Sie aber wegen des höchst problematischen Ölbad-Zahnriemens auf den 2.0 EcoBlue und den Dreizylinder-Basisbenziner. Automatik-Liebhaber sollten der Wandlerautomatik den Vorzug geben, das Doppelkupplungsgetriebe namens „Powershift“ funktioniert nicht immer so ganz problemlos. Im Internet findet man, welche Version welches Getriebe nutzt.

Zudem ist der große Ford wegen des guten Preis-Leistungs-Verhältnisses interessant. Aufgrund des hohen Wertverlusts gibt es schon recht frische Mondeo für vergleichsweise niedrige Preise. Fürs Geld gibt es außerdem meist gute Ausstattungen – und immer Euro-6-Motoren.

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Vermeiden Sie den Dreizylinder-Benziner und den 2.0 EcoBlue-Diesel ab 2019. Beide nutzen einen kritischen Ölbad-Zahnriemen. Der Plug-in-Hybrid mit CVT-Getriebe ist selten. Die goldene Mitte und auch die beste Wahl liegt klassentypisch in der Zweiliter-Kategorie.

Fließheck	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1999	1997
Leistung	118 (160)	149 (203)	110 (150)
	bei 6000	bei 5400	bei 3500
max. Drehm.	240 bei 1600	345 bei 2700	350 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1484/676	1564/666	1577/683
Länge x Breite	4871 x 1852	4871 x 1852	4871 x 1852
x Höhe	x 1482	x 1482	x 1482
Gepäckraum	I/VDA	541–1437	541–1437
Höchstgeschw.	222	232	213

Welches Modelljahr?

Die Facelift-Version ab 2019 brachte nur dezente optische Änderungen und ein geschrumpftes Motorenportfolio. Weil ältere Baujahre auch mit günstigeren Preisen einhergehen, steckt hier oft der klügste Kauf.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Einerseits bietet die Serie mit Klimaautomatik, Tempomat und Lederlenkrad alles, was es im Außendienst so braucht. Andererseits verwöhnen Titanium, Vignale und Co. schon sehr mit Leder, Technik-Extras und Fahrassistenz. Gegenüber den weit verbreiteten Buchhaltermodellen ohne Klimabim lohnt sich das. Bestimmte Chargen der Verteilergetriebe des optionalen Allrads können schadhafte sein. Nötig ist das 4x4-Extra ohnehin nicht.

Was kostet er?

Unter den knapp 1000 Exemplaren mit weniger als 150 000 Kilometern beginnen die Mondeo-Preise bei fairen 8000 Euro – viel Auto fürs Geld! Für knapp über 10 000 Euro findet man schon Exemplare mit Wunschausstattung, bis 14 000 Euro sogar Vollausstattung.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi	im Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi
2023	–	–	–	Steuer	108,–	188,–	218,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	656,–	564,–	678,–
2021	–	–	–	Teilkasko	445,–	531,–	553,–
2020	–	–	–	Vollkasko	1022,–	959,–	1001,–
2019	–	–	15 277,–	Wartung	269,–	285,–	298,–
2018	13 853,–	15 796,–	12 619,–	I/100 km	5,8 S	7,3 S	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Generation 5 des Mondeo ist in der Mittelklasse zurecht populär: Sparsame Motoren, viel Stauraum und Flexibilität in Sachen Komfort und Sportlichkeit. Wermutstropfen: Das Display ist vergleichsweise klein, die Bedienelemente reagieren oft etwas träge.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Mondeo 2.0 TDCi: Vergleichstest 16/15; Mondeo Turnier 2.0 TDCi: Vergleichstest 4/15, 8/15, 18/15; Mondeo 1.0 EcoBoost: Vergleichstest 15/16; Mondeo Turnier 2.0 TDCi: Dauertest 22/17.

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

MAZDA 6

DER SCHÖNLING AUS JAPAN hält sich gut. Er zielt nicht auf den Verstand, sondern aufs Herz – und das, obwohl der Mazda 6 dabei auch noch so vernünftig ist.



Mit 522 Litern liegt der Kombi-Kofferraum im Durchschnitt. Die Anmutung des Cockpits ab 2017 wirkt sehr gediegen

Checkpunkte:

- **Kantenrost (Unterboden)**
- **Wartungshistorie**
- **Ölverdünnung durch zu viel Kurzstreckenbetrieb (Diesel)**

Rückrufe:

- **Gasfeder der Heckklappe (Kombi bis Baujahr 2015)**
- **Vakuumpumpe (Diesel)**
- **Kraftstoffpumpe (bis Baujahr 2020)**
- **Injektoren (bis Bj. 2016)**
- **Rußablagerungen (Software; Diesel bis Bj. 2020)**

Der Mazda 6 ist erste Wahl für all jene, die nicht immer kühl berechnend entscheiden, sondern beim Autokauf auch mal ihren Emotionen freien Lauf lassen. Der Grund: Als Neuwagen lag der 6 bei Vergleichstests auf dem Papier immer ein paar Millisekunden oder Laderaum-Liter hinter der Konkurrenz, punktete dafür mit Komfort und höchst noblem Ambiente auf echtem Premiumniveau.

Den Mazda 6 der dritten Generation (Typ GJ/GL) gab es von 2012 bis 2024 stattliche zwölf Jahre lang, er wurde in dieser Zeit immer wieder im Detail verfeinert. Während die Auffrischungen außen stets dezent ausfielen, präsentierte sich das Interieur ab 2017 runderneuert. Das gefällt mit feinen Leder- und Echtholzoberflächen (optional) sowie dem edel anmutenden Digital-Kombiinstrument. Neu waren auch das akzeptabel bedienbare Infotainment und mehr Geräuschdämmung, die den 6 auffallend leise macht.

Auch die Antriebe mit Vierzylinder-Saugbenzinern und -Diesel mit bis zu 2,5 Litern Hubraum dürften den Mazda 6 gefallen. Alle sind optimiert auf Laufruhe, Drehfreude und eine angenehm lineare Leistungsabgabe. Sie laufen schön sparsam und sind ohne größere Krisenherde haltbar. Die Diesel neigen jedoch zu potenziell gefährlicher Ölverdünnung, wenn die Rekuperation eines zugesetzten Rußpartikelfilters häufig unterbrochen wird – ein typisches Kurzstreckenproblem. Das Automatikgetriebe arbeitet zuverlässig, aber etwas träge, im starken Kontrast zu den ausgesprochen präzise bedienbaren manuellen Sechsganggetrieben, zu denen wir hier raten.

Schon vor den Facelifts 2015 und 2017 erreichten alle Motoren (auch die Diesel) Euro 6. Die Auswahl an gebrauchten Mazda 6 ist ausreichend, das Preisniveau durchaus akzeptabel. Wo ist der Haken? Den offenbaren bei schlecht gepflegten Exemplaren der Unterboden und die Schweller, wo mitunter an Blechkanten der Rost nagt. Wer seinen Mazda 6 liebt, sollte hier nach salzigen Wintern besonders gründlich reinigen und eine Handvoll Euro in konservierende Maßnahmen investieren. Dann steht einer langen Liaison nichts im Wege. *Andreas Jüngling*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der Spaß mit drehfreudigen, linear anschiebenden Benzinern beginnt im 165-PS-Zweiliter. Handgeschaltet macht er mehr Laune als ein stärkeres Automatikmodell. Die sparsamen Diesel verwöhnen mit mindestens 380 Newtonmetern, mögen aber keine Kurzstrecken.

	G 165	G 194	D 150
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	2488	2191
Leistung	121 (165) bei 1/min bei 6000	143 (194) bei 6000	110 (150) bei 4500
max. Drehm.	210 bei 4000	258 bei 4000	380 bei 1800
Leergewicht/Zuladung	1380/565	1537/558	1609/546
Länge × Breite × Höhe	4870 x 1840 x 1450	4870 x 1840 x 1450	4870 x 1840 x 1450
Gepäckraum	l/VDA 480	480	480
Höchstgeschw.	216	223	211

Welches Modelljahr?

Nehmen Sie ein Exemplar nach dem Facelift 2017. Das machte aus dem etwas angestaubten Interieur ein richtig edles Cockpit für Qualitätsfanatiker. Je jünger der Mazda, desto geringer ist außerdem die Chance, ein Exemplar mit Rost zu erwischen. Das ist aber, wie so oft, vor allem abhängig von der Pflege seitens des Vorbesitzers.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wie fast immer bei asiatischen Autos finden sich Sonderausstattungen eingeteilt in Linien, die über die Jahre auch mal die Namen wechselten. Grundsätzlich genügt schon die Basis, doch späte Sport und Exklusive mit Senholz und Ultrasuede-Applikationen sind eine Sünde wert. Die goldene Mitte wird jedem Anspruch gerecht.

Was kostet er?

Unter den gut 900 inserierten Exemplaren bis 150 000 Kilometern finden sich günstige Vorfacelift-Exemplare schon ab 12 000 Euro. Bei angemessenen 17 000 Euro beginnen junge Mazda 6 mit passabler Ausstattung.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	G 165	G 194	D 150	im Jahr	G 165	G 194	D 150
2023	24 644,-	26 371,-	-	Steuer	120,-	166,-	253,-
2022	22 404,-	24 984,-	-	Haftpflicht	606,-	543,-	685,-
2021	21 224,-	23 670,-	20 585,-	Teilkasko	507,-	527,-	550,-
2020	20 289,-	22 408,-	18 376,-	Vollkasko	1078,-	1000,-	1116,-
2019	19 294,-	20 427,-	15 627,-	Wartung	254,-	284,-	312,-
2018	17 377,-	18 640,-	14 276,-	l/100 km	5,9 S	6,7 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Vor dem Kauf unbedingt auf Rost am Unterboden checken: Radläufe, Türkanten und Schwellerenden können davon betroffen sein. Auch die Kühlleistung der Klimaanlage sollten potenzielle Käufer ausprobieren.

Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

Mazda 6 G-145: FB 24/12, VT 20/13; Mazda 6 Kombi D-150: VT 13/15; Mazda 6 Kombi G-165: VT 7/18; 6 Kombi D-175: KB 14/16; 6 G-194: VT 7/21. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MERCEDES C-KLASSE

EIN KLASSISCHER MERCEDES soll er sein, der von 2014 bis 2023 gebaute W 205. Sein Ruf hat zuletzt ein wenig gelitten – was ist dran an der Kritik?

Lange zählte die Mercedes C-Klasse des Typs W 205 wie all ihre Vorgänger zu den grundsätzlich empfehlenswerten Gebrauchtwagen. Dank Komfort, Solidität und Funktionsschliff landete sie regelmäßig unter den Top Ten der deutschen Zulassungsstatistik, obwohl das Preisniveau hoch und die Grundausstattung eher mager war.

Ganz nach alter Daimler-Sitte hing das mit einer Langzeitqualität zusammen, die es erlaubt, den Wagen selbst nach zwei Jahrzehnten noch zuverlässig im Alltag bewegen zu können. Dieser gute Ruf wurde in jüngerer Vergangenheit vom seit dem Facelift verwendeten Vierzylinder-Diesel (OM654) angekratzt, der speziell in Taxi-Kreisen durch einige Totalausfälle ausfiel. Macht ihn das zum Problemotor? Fest steht, dass er aus Effizienz-

gründen komplexer und empfindlicher geworden ist. Fakt, ist dass Mercedes seit Juli 2018 verstärkte Schleppebel verbaut, um den Problemen beim Ventiltrieb Herr zu werden.

Immer mehr Exemplare mit markentypisch hohen Kilometerständen zeigen jedoch: Wer regelmäßig das Öl wechselt und mit etwas Verstand auf die Betriebstemperatur des Motors achtet, hat in der Regel keine Probleme – im Gegenteil: Die ersten Transporter-Dauerläufer zeigen schon Millionen-Kilometerstände. Ist der C also doch ganz okay? Nicht ganz. Vom Vorgänger übernahm er das Problem der heftig rostenden Hinterachsträger, die Mercedes jedoch auf Kulanz tauscht.

Ansonsten sollte vor allem die Ausstattung stimmen. LED-Scheinwerfer, aktive Fahrassistenz und der 66-Liter-Tank (Serie sind mager-

re 41 Liter) sollten an Bord sein. Dafür glänzt jede C-Klasse mit kräftigen Bremsen, umfassender Crash-Vorsorge und einem hervorragenden Fahrwerk, das viel Komfort mit sicherem Kurvenverhalten und präzisiertem, aber unaufgeregtem Handling verbindet. Noch mehr Geschmeidigkeit bietet die optionale Luftfederung Airmatic.

Im Interieur, das zwar schon in der Basis sehr hochwertig gemacht ist, jedoch mit Sonderausstattung (Leder, Edelhölz statt Plastik-Klavierlack, großes Navi-Display) deutlich an luxuriösem Flair gewinnt, stören bisweilen Knarz- und Windgeräusche, die Lenkung kann zirpen und quieken. Zudem trüben noch zahllose Rückrufe das Bild der Problemlosigkeit. Zur ewigen Liebe bedarf es also etwas Aufmerksamkeit. *Andreas Jüngling*

Sicherheit, Komfort und die gute Fahrabstimmung zeichnen jede C-Klasse aus. Extras heben spürbar das Luxusniveau





Cockpit mit feinen Materialien ab Werk, hier mit der seltenen, aber angenehmen Sechsgang-Handschriftung



A, C und S 205 heißen intern die Karosserievarianten Cabrio, Coupé und T-Modell. Alle gibt's auch als bärenstarke AMG-Versionen.



Checkpunkte:

- Hinterachsträger (Rost)
- OM654: Abgasrückführung, Schleppebel, Steuerkette
- Fahrwerksverschleiß
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Insgesamt 27 Rückrufe durch das KBA stellen der C-Klasse kein gutes Zeugnis aus. Kaufinteressenten sollten daher stets prüfen, ob das Besichtigungsobjekt betroffen ist

Welcher Motor ist empfehlenswert?

C 180 und C 200d reichen, am besten mit Automatik. Einzelne Basis-Diesel unter 150 PS nutzten bis zum Facelift aufgewertete Renault-Motoren. Emotionalen Antriebskomfort bringt der C 400. Auch reizvoll sind die Plug-In-Hybride C 300h (Diesel) und C 350e (Benziner).

	C 180	C 400 4M	C 200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	Reihe/4
Hubraum	1595	2996	1598
Leistung	115 (156) bei 5300	245 (333) bei 5250	100 (136) bei 3800
max. Drehm.	250 bei 1250	480 bei 1600	300 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1395/565	1645/565	1485/570
Länge x Breite x Höhe	4686 x 1810 x 1442	4686 x 1810 x 1442	4686 x 1810 x 1442
Gepäckraum	480	480	480
Höchstgeschw.	225	250	218

Welches Modelljahr?

Kein Modelljahr birgt Einschränkungen, wenn man von Exemplaren vor 04/2016 absieht, deren Automatik noch sieben statt neun Fahrstufen hat. Alle 205er-C-Klassen erfüllen Euro 6. Die Modellpflege 2018 brachte neben neuen Motoren erstmals Multibeam-LED-Scheinwerfer (extra), eine geänderte Bedienung mit Touchfeldern im Lenkrad sowie zusätzliche Assistenzsysteme.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die einzelnen Linien bieten Zierrat, eigenständige Polster und Felgen, aber wenig Substanzielles. Neben LED-Scheinwerfern, Einparkhilfe und Fahrerassistenzpaket sollte vor allem der größere Tank an Bord sein. Für das große Online-Navi und umklappbare Rücksitzlehnen (Limousine) waren einst weitere Zuschläge fällig. All dies schlägt sich heute kaum noch auf den Gebrauchtpreis nieder, deklassiert jedoch die etwas selteneren Exemplare, die diese Ausstattungen nicht an Bord haben. Auf Sparfüchse lauern dadurch wiederum Schnäppchen.

Was kostet er?

Die Auswahl an 205er-C-Klassen ist enorm. So freuen sich Gebrauchtkaufener über ordentlichen Wertverlust. Ab 11500 Euro finden sich kaufbare frühe Baujahre mit weniger als 150 000 km. Ähnliche Facelift-C 200d mit 160 PS starten ab rund 19000 Euro. Luxusausstattung kostet.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	C 180	C 400 4M	C 200 d	im Jahr	C 180	C 400 4M	C 200 d
2023	-	-	-	Steuer	74,-	214,-	160,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	655,-	641,-	708,-
2021	25 269,-	35 256,-	-	Teilkasko	328,-	654,-	477,-
2020	22 457,-	32 819,-	-	Vollkasko	811,-	1565,-	885,-
2019	21 016,-	31 258,-	-	Wartung	312,-	395,-	331,-
2018	19 272,-	29 061,-	18 236,-	l/100 km	5,0 S	7,6 S	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die C-Klasse bleibt einer der beliebtesten Gebrauchten - auch dank vieler Modellvarianten und der breiten Motorenpalette. Käufer sollten sichergehen, dass die verschiedenen Rückrufe der letzten Jahre erledigt sind. Bei der Probefahrt speziell auf Lenkgeräusche im Innenraum achten.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

C 200: Test 9/14, 3/19; C 220 d: Vergleichstest 18/14; C 350 e: VT 22/15; C 250 d T: Dauertest 6/18; C 300 Coupé: VT 26/15; C 200 Cabrio: VT 25/16; Baureihe W 205: Gebraucht-Kaufberatung 7/23.

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

OPEL INSIGNIA B

DER STÄTLICHE Insignia B war das letzte klassische Flaggschiff aus Rüsselsheim. Trotz kleinerer Schwachstellen ist der große Opel durchaus ein Gebrauchstipp.

Mit dem Produktionsende des Insignia B Ende 2022 verschwand die letzte Entwicklung der General Motors-Ära aus Opels Neuwagen-Preislisten.

Gegenüber der Vorgänger-Baureihe hatte die Mitte 2017 eingeführte zweite Generation des Opel-Flaggschiffs fast 200 Kilogramm abgespeckt, dabei aber in den Abmessungen zugelegt, was Platzprobleme löste. Beim Insignia A fiel im Verhältnis zu den Außenmaßen das Raumangebot innen nämlich eher bescheiden aus – speziell beim beliebten Kombi Sports Tourer.

Dessen Ladevolumen stieg beim Insignia B von maximal 1530 auf 1665 Liter an. Die Limousine Grand Sport mit großer Heckklappe schluckt nicht viel weniger (bis zu 1450 Liter), sie ist zudem ähnlich variabel.

Zu den Stärken des Insignia gehören neben Komfort und Fahreigenschaften das gut verarbeitete Interieur, bequeme und haltbare Sitze, prima LED-Licht sowie ein umfangreiches Assistenzsystem-Paket. Angenehm: die Optionen Head-Up-Display und Adaptivfahrwerk, das noch besser federt.

Für Sportsfreunde bot Opel noch eine tiefergelegte Variante in geschärfter Optik, die das GSi-Abzeichen trägt und mit neu abgestimmter Lenkung sowie kräftigeren Bremsen antrat. Antriebsseitig sind die ab 2018 erhältlichen Euro-6d-TEMP-Benziner mit 140, 165 oder sogar 200 PS zu empfehlen. Bei den Dieseln stechen die 136- und 170-PS-Varianten hervor, sie erfüllen ebenfalls Euro 6d-TEMP und bieten den besten Kompromiss aus Temperament und Wirtschaftlichkeit. Souveräne

Kraftentfaltung versprechen die sportlichen Benziner mit 230 oder 260 PS. Die Modellpflege Mitte 2020 brachte serienmäßige LED-Scheinwerfer, mehr Assistenten und die Abgasnorm Euro 6d für eine modernisierte, aber deutlich reduzierte Antriebspalette.

Qualitativ gibt es am Insignia B wenig zu meckern. Die noch vom Vorgänger bekannten Getriebeprobleme sind hier kein Thema mehr, die Technik ist grundsätzlich solide. Bis auf Wackelkontakte in der Elektrik und diverse, meist längst erledigte Rückrufe gibt es keine ernstesten Serienfehler. Achten sollte man allerdings auf Rost an Abgasanlage und Unterboden, gammelnde Achsteile und Aggregate-träger, Ölundichtigkeiten, verschlissene Rad-aufhängungen sowie Risse am Auspuff-Flexrohr.

Henning Busse

Mit der Schrägheck-Variante des Insignia B offerierte Opel eine zeitlose und elegante Alternative in der Mittelklasse





Der Innenraum zählt zu den Stärken des Insignia B. Die Bedienung des ansehnlichen Cockpits ist nicht ganz simpel



Auch eine sportliche GSi-Version gab es vom Insignia B. Den rustikalen Country Tourer gab es nur bis zum Facelift



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unter den Benzinern verdienen die Vierzylinder mit 165 und 200 PS den Vorzug, sie sind kraftvoll und erfüllen ab Juli 2018 die Euro-6d-TEMP-Norm. Bei den Dieseln bis zum Facelift 2020 stellt der Zweiliter-Turbo mit 170 PS den besten Kompromiss aus Temperament und Sparbarkeit dar. Auch er schafft Euro 6d-TEMP.

	1.5 DI Turbo ¹⁾	1.6 DI Turbo ¹⁾	2.0 Diesel ²⁾
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1490	1598	1956
Leistung	121 (165) bei 5600	147 (200) bei 5500	125 (170) bei 3750
max. Drehm.	250 bei 2000	280 bei 1650	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1441/574	1503/587	1633/607
Länge x Breite x Höhe	4897 x 1863 x 1455	4897 x 1863 x 1455	4986 x 1863 x 1500
Gepäckraum	490–1450	490–1450	560–1665
Höchstgeschw.	225	235	223

¹⁾ Grand Sport; ²⁾ Sports Tourer

Welches Modelljahr?

Qualitativ gibt es beim Insignia B wenig auszusetzen, deshalb können Interessierte durchaus auch zu frühen Modellen greifen. Wer jedoch einen Diesel sucht, der sollte die Ausführungen ab Juli 2018 in Betracht ziehen. Einige Motoren erhielten erst zu diesem Zeitpunkt die von Fahrverböten ausgenommene Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Vergewissern Sie sich beim Kauf eines Exemplars aus den Baujahren 2016 bis 2018, ob die Rückrufe bezüglich fehlerhafter Kraftstoffleitungen befolgt wurden. Mitte 2020 kamen die Facelift-Modelle des Insignia B in den Handel, die mit neuer Front, serienmäßigen LED-Scheinwerfern und neuen Motoren (Dreizylinder-Diesel, neue Zweiliter-Triebwerke) mit Abgasnorm Euro 6d aufwarteten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Bereits die Basisversion Edition bietet unter anderem mit Klimaanlage und einer Audioanlage das Nötigste. Wer mehr möchte, sucht die Ausstattung Innovation. Sie beinhaltet sogar das gute Matrix-LED-Licht.

Was kostet er?

Der Kombi Sports Tourer ist am häufigsten vertreten. Die Zweiliter-Dieselfersion mit 170 PS bis 80 000 Kilometer gibt es ab 14 000 Euro. Selbst Faceliftmodelle mit 174-PS-Diesel (ab 03/2020) sind für unter 20 000 Euro zu haben. Späte Grand Sport GSi mit 230-PS-Benziner, Allrad und Jahreswagen-Laufleistung starten bei rund 29 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.5 DI ²⁾	1.6 DI ²⁾	2.0 D ³⁾	im Jahr	1.5 DI ²⁾	1.6 DI ²⁾	2.0 D ³⁾
2023	–	–	–	Steuer	120,–	118,–	276,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	616,–	615,–	564,–
2021	–	–	–	Teilkasko	314,–	418,–	565,–
2020	15 684,–	–	14 585,–	Vollkasko	777,–	965,–	1122,–
2019	14 871,–	18 740,–	13 396,–	Wartung	272,–	283,–	335,–
2018	13 314,–	16 300,–	11 875,–	l/100 km	5,7 S	6,0 S	5,3 D

Quelle: DAT; ¹⁾ Händlerverkaufspreise; ²⁾ Grand Sport; ³⁾ Sports Tourer

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Erledigung der vielen Rückrufe/Serviceaktionen
- Rost an Fahrwerksteilen, Aggregateträger und Auspuff
- Ölverlust am Antrieb

Rückrufe:

- Gurtverlauf Rücksitzbank
- Ölaustritt am Turbolader
- Fehlerhafte Vordersitze
- Brandgefahr aufgrund fehlerhafter Kraftstoffleitung
- Ausfall hydraulischer Bremskraftausgleich

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Insignia der zweiten Generation bietet ein solides Mittelklasse-Erlebnis. Anfangs gab es Probleme mit einem Wackelkontakt im Kabelbaum. Außerdem prüfen: Vom Rückruf in Sachen Kraftstoffleitung betroffen? *Johannes Bauer*

Tests in diesen Ausgaben

Insignia Sports Tourer 1.5 DI Turbo: Vergleichstest 20/17; Insignia Country Tourer 2.0 DI Turbo 4x4: VT 1/18; Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel: VT 20/18; Insignia Grand Sport GSi 2.0 DI Turbo: VT 5/22.

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

TESLA MODEL 3

EIN AUTO WIE EIN HAUSHALTSGERÄT: So bietet ein Tesla Model 3 trotz aller Besonderheiten auch eindrucksvolle Funktionalität. Leider gibt's auch Mängel.

Am Tesla Model 3 ist alles ein wenig anders als bei herkömmlichen Autos. Das gilt logischerweise auch für gebrauchte Exemplare. Machart und Features bewirken, dass er, wie ein guter Haushaltsgegenstand, möglichst sorglos und intuitiv funktioniert, sofern man sich an ihn gewöhnt hat.

So dient das Smartphone in der Jackentasche als Autoschlüssel, auch der übliche Motorstart entfällt – Automatikwählhebel (wie bei Mercedes am Lenkrad) auf D und los geht's. Bedientasten oder Regler gibt's fast nicht, die am Lenkrad sind unbeschriftet, weil sie je nach Situation mehrere Funktionen erfüllen. Alles erdenklich Vorstellbare (und noch viel mehr) erfolgt über den Zentralbildschirm.

In dessen oberer linker Ecke entdeckt man die Geschwindigkeitsanzeige und allerlei Fahrzeuginfo. Ideal ist das nicht, aber man gewöhnt sich daran. Ähnlich wie bei intuitiven

Smartphone-Bediengesten, die erst mal erlernt werden wollen. Das 2023er-Facelift trieb die Radikalität auf die Spitze, seitdem gibt es weder Gang- noch Blinkerhebel. Geblinkt wird per Lenkradtaste, die Gangwahl geht interaktiv. Das goutieren nicht mal Tesla-Jünger.

Unterwegs im Model 3 erfährt man pfeilschnelle Elektro-Bescheunigung, eine etwas taube, aber direkte Lenkung und einen recht erschütternden Fahrkomfort, die Federung arbeitet nur mit reichlich Beladung geschmeidiger. Besseren Komfort bietet erst das Faceliftmodell. Die Verarbeitung der Karosserie unterscheidet sich über Baujahre und Produktionsorte (Kalifornien und China) hinweg teils heftig. So variieren die Spaltmaße zwischen vogelwild und völlig okay, wobei im ersten Fall auch hörbare Windgeräusche entstehen.

Damit plagen sich so einige Model 3. Größter Haltbarkeitsmangel ist der teils frühe und

oft heftige Fahrwerksverschleiß, erkennbar an Klötergeräuschen, verstellter Spur oder quietschenden Querlenkern. Die Ursache liegt nicht nur im Material, sondern auch an Konstruktionsfehlern, die sich aber mit hochwertigen Zubehörteilen (oben geschlossene Querlenker) beheben lassen. Außerdem sehen viele Tesla (zu) selten eine Werkstatt von innen. So entsteht Wartungsstau, der natürlich auch beim Elektroauto nicht sein darf.

Die Akkus gelten als erfreulich haltbar. Die Degradation ist auf den ersten 30-40000 Kilometern etwas stärker, flacht danach aber ab, sodass die maximale Reichweite über viele Jahre relativ konstant bleibt. Das Zentraldisplay erlaubt einen rudimentären und recht zuverlässigen Gesundheitscheck des Akkus.

Achtung: Beim Gebrauchtkauf auf die Übertragung aller Zugriffs- und Überwachungsfunktionen bestehen! *Andreas Jüngling*

Die Model-3-Maße ähneln BMW Dreier oder Audi A4. Die bieten jedoch weniger Platz und keinen vorderen Kofferraum





Heck mit flachem Kofferraumdeckel. Das etwas höhere Model Y hat eine Heckklappe. Recht luftiges Interieur



Fast alles bis hin zur Lüftungsverteilung wird über den Zentralbildschirm gesteuert. Das bringt nicht nur Vorteile



Checkpunkte:

- **Softwarestand**
- **Übertragung der Zugriffsrechte vom Vorbesitzer**
- **Fahrwerksverschleiß**
- **Batteriezustand**
- **Passformen und Spaltmaße**
- **Kein Wartungsstau?**

Rückrufe:

- **Sitzbelegungserkennung**
- **Software Spurhalteassistent (bis Baujahr 2022)**
- **Mangelnde Kühlung der Rechner-CPU (bis Bj. 2022)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Jedes Exemplar besitzt einen Synchronmotor im Heck, dazu gibt's in AWD und Performance noch zusätzlichen Frontantrieb. Ansonsten unterscheiden sich die Varianten in unterschiedlichen Akkukapazitäten und den damit verbundenen Reichweiten und Leistungsabgaben.

	Standard	Max Reichw.	Performance
Motor/Anzahl	Elektromotor/1	Elektromotor/2	Elektromotor/2
Leistung kW (PS)	239 (325)	366 (498)	377 (513)
max. Drehm. Nm bei 1/min	420	575	660
Leergewicht/Zuladung kg	1611/449	1919/386	1919/386
Länge x Breite x Höhe mm	4694 x 1849 x 1443	4694 x 1849 x 1443	4694 x 1849 x 1443
Gepäckraum l/SAE	649	649	649
Batteriekapazität kWh	60	79	79
Ladeleistung AC/CCS kWh	11/170	11/250	11/250
Höchstgeschw. km/h	225	233	261

Welches Modelljahr?

Wie beim Smartphone zählen hier die verschiedenen Hardware-Generation (HW), die die Fahrsysteme regeln. Sie bringen vor allem Rechenleistung. Der Modus „Full Self Drive“ ist in Europa nach wie vor nicht freigeschaltet. 2020 gab es eine effiziente Wärmepumpe zum Heizen des Innenraums und Software-Optimierungen, die auf alle Model 3 gespielt wurden. 2023 kam das große Facelift mit neuer Optik und dem Wegfall der Lenkstockhebel.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

In Teslas Augen sind alle gleich. Es gibt bis auf ein paar nerdige Feinheiten keine Ausstattungsunterschiede, vom optionalen Schwarz-Weiß-Kunstleder (Serie ist schwarz), oder den Premium-Lautsprechern der stärkeren Versionen abgesehen. Sonst gibt's nur Farben und Felgen.

Was kostet er?

Neupreise fluktuieren wie Aktienkurse, was stark beeinflusst, ob ein Gebrauchtpreis gut ist oder nicht. Händlerangebote (gemessen an der Stückzahl gibt's nicht so viele) schwanken am stärksten, gleichwohl warten hier möglicherweise die größten Schnäppchen. Eine gute Option ist der Online-Kauf bei Tesla selbst. Hier gibt's nur Geprüftes mit Garantie, die verbleibenden Reichweiten werden gleich mit angegeben. Die Preise beginnen bei fairen 22500 Euro für vier- bis sechsjährige Autos mit mittleren bis höheren fünfstelligen Laufleistungen.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	Stand.	MR	Perf.
2024	-	44 536,-	-
2023	-	37 712,-	40 017,-
2022	-	-	35 881,-
2021	-	-	30 732,-
2020	24 976,-	-	26 734,-
2019	21 571,-	-	-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	Stand.	MR	Perf.
Steuer	0,-	0,-	0,-
Haftpflicht	606,-	591,-	590,-
Teilkasko	406,-	424,-	425,-
Vollkasko	1327,-	1375,-	1413,-
Wartung	215,-	252,-	265
kWh/100 km	13,2	14,0	16,7

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA -Experten?



Im Supercharger-Netzwerk kann flächendeckend schnell geladen werden. Bei der Verarbeitung kommt Tesla meist nicht an europäische Hersteller heran; auch in Sachen kurze Wege zur Werkstatt muss man ggf. Abstriche machen. Wie bei allen E-Autos: Vor dem Kauf Bremscheiben checken.

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

Model 3 Standard-Reichweite: Vergleichstest 21/20; Model 3 Standard-Reichweite Plus: Vergleichstest 24/19; Long Range: Fahrbericht 10/18; Model 3 Performance: Test 5/19; Vergleichstest 07/19, 11/21, 11/22.

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

VW PASSAT

FAST EINE DEKADE LANG baute VW die achte Generation des Mittelklassewagens. Die Auswahl auf dem Gebrauchtmakrt ist riesig, trotzdem ist das Preisniveau hoch.

Der Passat der achten Generation hat sein Autoleben hinter sich: Im Frühjahr 2024 ist sein Nachfolger in den Verkauf gestartet, allerdings nur noch als Kombi. 2014 aufgelegt, ist der B8 am Zweit-handmarkt stark vertreten, sein Vorgänger B7 hat hingegen stark an Beliebtheit verloren. Ein Grund dafür dürften die Motorprobleme sein, die es bei den größeren Vierzylinder-Benzinern aus den frühen Baujahren (Öldurst) und bei den Dieseln (Abgas) gab.

Beim B8 ist diese Krise überwunden: Alle Motoren sind sauber nach Euro 6, seit 2018 in der Regel nach Euro 6d-TEMP. Bei Dieseln, die viele Kurzstrecken abspulen, kann es jedoch zu Ablagerungen im Ansaugtrakt kommen. Für eine Reihe von TDI-Motoren hat VW freiwillige Software-Updates angeboten.

Alle Motoren im Passat B8 sind Vierzylinder-Turbos, die Leistungsspanne reicht von 120 bis 280 PS. Am beliebtesten sind der 1.5 TSI und der 2.0 TDI mit je 150 PS; interessant ist der Plug-in-Hybrid namens GTE, der 218 PS Systemleistung abgibt. 2019 erhielt er einen größeren Akku mit 13,0 kWh Kapazität.

Bei den meisten Passat B8 portioniert ein Doppelkupplungsgetriebe (DSG) die Kräfte. Schlechte Behandlung fördert seinen Verschleiß, speziell bei den kleinen Motorisierungen. Über die Jahre hinweg hat es jedoch an Standfestigkeit gewonnen. Die Mehrzahl der Modelle gab es auch mit Allrad- statt Frontantrieb, zumeist aber als Sonderausstattung.

Das Fahrwerk des Passat bürgt für agiles und sicheres Handling; adaptive Dämpfer (Extra) steigern den guten Komfort nur noch

geringfügig. Auch der Passat Alltrack, ein höhergelegter Variant, fährt sich ausgesprochen harmonisch.

Zu den klassischen Stärken des Passat zählen ebenfalls der großzügige Innenraum und der große Gepäckraum. An Materialqualität und Ergonomie gibt es wenig auszusetzen. Mit einer Ausnahme: Beim Facelift 2019 zog eine neue Infotainment-Generation in den Passat ein, die mit Bedienschwächen und gelegentlichen Abstürzen nervte. Allerdings kam es auch zuvor schon zu Pannen beim Navi und beim Audioverstärker. Das Angebot an Assistenzsystemen ist breit, aber die meisten kosten extra. Noch zwei Tipps: Das Auto Ihrer Wahl sollte LED-Scheinwerfer und den Ergo-Comfort-Fahrsitz (Serie ab Comfortline) haben.

Heinrich Lingner

Sportlicher Touch: Passat Variant im R-Line-Trim. Kleines Foto oben: Das Heck ist die Schokoladenseite des Variant





Sachlich-aufgeräumt: Das Interieur des Passat B8 ist solide verarbeitet. Bis zum Facelift war die Bedienung übersichtlich und intuitiv



Passat-Varianten: Limousine und Alltrack



Checkpunkte:

- Infotainment (nach Facelift)
- Funktion von Rückfahrkamera und Radartempomat

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Kopfstützen vorn locker
- Blende Schiebedach lose
- Bremsanlage (Hydraulik, Kolben, Scheiben)
- Sicherung HV-Batterie (GTE)
- Kabel 12V-Batterie (GTE)
- Festigkeit Radträger hinten und Radlagergehäuse

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel und Benziner mit 150 PS ermöglichen flotte Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch. Ihre Handschaltgetriebe sind unproblematisch. Der Plug-in-Hybrid GTE (218 PS) ist gut ausgestattet und bietet durchaus sportives Temperament.

Passat Variant	1.5 TSI ACT	GTE	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1395	1968
Leistung	110 (150) kW (PS) bei 5000 1/min	160 (218) ¹⁾	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	250 bei 1500 Nm bei 1/min	400 ²⁾	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1474/606 kg	1735/515	1503/557
Länge x Breite x Höhe	4767 x 1832 x 1516 mm	4767 x 1832 x 1516	4767 x 1832 x 1516
Gepäckraum	VDA 650–1780	483–1613	650–1780
Höchstgeschw.	214 km/h	225	218

¹⁾Systemleistung; ²⁾Systemdrehmoment

Welches Modelljahr?

Frühe Passat-Exemplare aus den Jahren 2014/15 hatten so viele Macken, dass VW sie in den Werkstätten nacharbeiten ließ. Hier ging es um Kraftstoff- und Laduleitungen, die Frontkamera, die Türschlösser, die knarrrende Armaturentafel und das Hinterachsgetriebe der 4Motion-Allradmodelle. Nehmen Sie also besser ein Auto, das zwischen 2016 und dem Facelift 2019 vom Band gelaufen ist. Danach erhielt der Passat das Infotainment aus dem Golf 8, das anfangs nicht sehr stabil lief.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Trendline muss man sich nicht unbedingt antun, der Comfortline ist deutlich wohnlischer eingerichtet. Auf jeden Fall sollten Fahrerassistenz-Paket, LED-Scheinwerfer, Navi und Komfortsitze an Bord sein. Das adaptive DCC-Fahrwerk hingegen ist verzichtbar. Besonders üppig sind der GTE und der robuste Alltrack ausgestattet – beide Modelle sind klare Empfehlungen.

Was kostet er?

Für einen gepflegten Passat Variant als 2.0 TDI mit 150 PS ab Baujahr 2018 sollten mindestens 18000 Euro eingeplant werden – sofern die Laufleistung unter 100 000 Kilometern liegen soll. Mit guter Ausstattung schnellen die Preise nach oben. Preistipp: Ein Facelift-GTE ab 2019 ist spürbar günstiger als die reinen Verbrennervarianten.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.5 TSI ²⁾	GTE ²⁾	2.0 TDI ²⁾	im Jahr	1.5 TSI ²⁾	GTE ²⁾	2.0 TDI ²⁾
2024	26074,-	–	28039,-	Steuer	80,-	28,-	220,-
2023	24189,-	29233,-	25036,-	Haftpflicht	506,-	534,-	530,-
2022	21183,-	26334,-	22377,-	Teilkasko	360,-	396,-	558,-
2021	19815,-	23009,-	20009,-	Vollkasko	754,-	667,-	926,-
2020	18015,-	21391,-	18155,-	Wartung	306,-	368,-	377,-
2019	16476,-	20360,-	16757,-	I/100 km	5,3 S	1,7 S ³⁾	4,2 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾Variant; ³⁾+12,5 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim Zweiliter-TDI-Motor sollte man nach einem freiwilligen Software-Update in Sachen Abgasrückführung genau hinschauen! Auch auffällig: Bei einigen Fahrzeugen landet Kühlmittel im Ölkreislauf. *Maik Wilde*

Tests in diesen Ausgaben

Passat Variant 2.0 TDI (150 PS): VT 18/15; Passat Variant 2.0 TDI (190 PS): VT 2/17; Passat Alltrack 2.0 TDI 4Motion: VT 20/19; Passat Variant GTE: Dauertest 26/19; Passat Variant 2.0 TSI 4Motion: VT 4/20; Passat Variant 1.5 TSI: VT 8/21. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

OBER- KLA

Modelle der Oberklasse starten ihre Auto-Karriere meist als Dienstwagen – das gilt insbesondere für deutsche Fabrikate. Werden A6, E-Klasse und Co. aus dem Firmenfuhrpark ausgemustert, landen sie mit enormem **WERTVERLUST** auf dem Gebrauchtmakrt und sind dort für neue Käuferschichten erreichbar.

Obwohl große Limousinen und Kombis auch als Gebrauchtwagen nicht gerade günstig sind, erfreuen sie sich weiterhin einer regen Nachfrage. Insbesondere Exemplare deutscher Hersteller sind selbst mit höheren Laufleistungen im Alter noch gefragt. Interessant sind hierbei vor allem solche Modelle, die mit vollständigen Wartungsnachweisen und frischer Hauptuntersuchung noch ein langes Leben versprechen.

So zum Beispiel ein BMW Fünfer oder eine Mercedes E-Klasse der 2023 abgelösten Baureihen, die zum größten Teil mit Dieselmotoren Vertreter und Geschäftsreisende mobilisierten. Zum ersten Mal Teil unseres Gebrauchtwagen-Spezials ist in diesem Jahr der Audi A6 C8, dessen Nachfolger C9 vor Kurzem präsentiert wurde. Als gepflegte Gebrauchtwagen sind diese Modelle heute noch eine sichere Bank, da sie mindestens Euro 6 erfüllen und aufgrund ihres Langstrecken-Fahrprofils oft weniger Ärger mit den heute fast schon typischen, rußigen Verko-

kungen im Einlasstrakt bereiten. Außerdem kamen deren Partikelfilter in den Genuss regelmäßiger Regenerationen bei Betriebstemperatur.

Die beliebten Kombis dieser Baureihen sind auch gebraucht etwa 2000 Euro teurer als die Limousinen. Nochmals deutlich mehr kosten Luxuslimousinen wie BMW Siebener oder Mercedes S-Klasse – nicht nur in der Anschaffung, sondern vor allem im Unterhalt. Wer privat mit diesen Limousinen liebäugelt, sollte sich vor dem Gebrauchtkauf schon mal nach den Stundensätzen der Vertragswerkstätten erkundigen.

Schließlich wollen Oberklasse-Pkw mit ihren zahlreichen Assistenten und immer komplexerer Elektronik auch nach ihrer Dienstwagenkarriere weiter gut gepflegt werden. Schon deswegen, weil die Funktion einiger Assistenzsysteme bei den Hauptuntersuchungen überprüft werden. Für Euro-6-Diesel gilt bei der AU seit 2023 zudem ein neues Prüfverfahren mit Partikelzählung. Bei Überschreitung der Grenzmenge – durchaus nicht so selten – gibt es keinen frischen Stempel!

SSE

Mercedes E-Klasse



BMW Fünfer



Skoda Superb



INHALT

Audi A6	116	Mercedes E-Klasse	122
BMW Fünfer	118	Mercedes S-Klasse	124
BMW Siebener	120	Skoda Superb	125
Jaguar XF	121		

AUDI A6

REISEN WIE IM FLUGZEUG – alles am Audi A6 der nun abgelösten Generation acht erinnert an die Business-Class im Jet. Eignet er sich auch im Alter für Vielflieger?

Der Audi A6 des Typs C8 beeindruckt mit seiner massiven Statur. Mit fast fünf Metern Länge und hochwertiger Verarbeitung zählt er zu den besten Langstreckenfahrzeugen. Auch gebraucht überzeugt er mit Qualität und Zuverlässigkeit sowie der beruhigenden Tatsache, dass Vorzüge wie die formidable Dämmung von Fahrgeräuschen, die edlen Materialien oder der makellos aufgetragene Lack selbst nach vielen Jahren noch glücklich machen.

Die Antriebe des Oberklasse-Audi sind altbekannt und erprobt. Kritisch wird's höchstens beim sehr komplex konstruierten 3.0 TDI, der gut gewartet zwar ein ausgesprochener Sahnemotor ist, aber im Falle eines Falles mögliche Reparaturarbeiten teuer macht.

Getriebeseitig kommt meist die Siebengang-S-tronic zum Einsatz, ein Doppelkupplungsgetriebe, das mit Ölwechseln alle 60 000

Kilometer recht zuverlässig arbeitet. Souveräner und noch haltbarer ist die seltene Achtstufen-Wandlerautomatik namens Tiptronic.

Das Fahrwerk bietet viele Wahlmöglichkeiten, aber auch potenzielle Schwachstellen. Die vordere Fünflenkerachse mit zahlreichen Gelenken ist anfällig für Verschleiß, was sich durch Poltergeräusche äußern kann. Der Tausch von Achslenkern und -gelenken ist nicht ganz trivial, gehört aber zum Alltag der meisten Werkstätten. Ein Rückruf für A6 bis Mai 2021 betraf mögliche Haarrisse an den unteren Traggelenken. Die optionale Luftfederung steigert den ohnehin schon enormen Fahrkomfort, aber auch die Komplexität noch weiter. An der Hinterachse treten Verschleißerscheinungen seltener auf. Hier verbessert die optionale Allradlenkung die Agilität spürbar, ohne die Fahrstabilität zu beeinträchtigen. Mit ihr wird der große A6 erstaunlich handlich.

Fahrwerks-Fazit: Ein A6 fährt schnurgerade, ruhig und präzise. Tut er das nicht, besteht Handlungsbedarf.

Die meisten gebrauchten A6 sind in wenig einfallsreichen Farben und mit der beliebten S-Line-Optik ausgestattet. Wichtiger ist das weitverbreitete Business-Paket mit Fahrassistenz und allerlei Annehmlichkeiten. Weniger verbreitet sind Premium-Feinheiten wie Akustikverglasung oder Edelholz. Empfehlenswert sind das Head-up-Display und Matrix-LED-Scheinwerfer. Das Infotainment ist serienmäßig mit zwei Touchscreens ausgestattet und überzeugt mit logischer Bedienung. Physische Tasten für zentrale Funktionen und eine exzellente Ergonomie steuern zur insgesamt sehr gelungenen Cockpitarchitektur bei.

Bei korrekter Wartung bleibt der A6 über Jahre ein souveräner Reisewagen – Business-Class auf vier Rädern. *Andreas Jüngling*

A6 heißt nicht automatisch Avant (o.r.). Die formschöne Limousine ist seltener, nie teurer, dafür oft gut ausgestattet zu finden





Das Cockpit mit höchstem Qualitätsniveau und sehr guter Bedienung sticht jenes des Nachfolgers aus



Die Vierzylinder laufen sehr kultiviert. Den beliebten Avant gibt's auch als luftgefederten Allroad mit Planken



Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **DKG-Ölwechselintervalle**
- **Achsgelenke vorn**
- **Justierung Panoramadach**
- **Bluetooth-Funktionen**
- **Dichtigkeit Dieselverteiler**

Rückrufe:

- **Radträger vorn (bis Baujahr 2021)**
- **Anhängerkupplung (bis 2018)**
- **Startergenerator (bis 2020)**
- **HV-Batteriemodul (TFSI e)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer ganz Genießer ist, wählt einen V6 TDI vor 10/2020, also in der verbrauchsärmeren und etwas spritzigeren Euro-6d-Temp-Version. Größter Vorteil: Tiptronic statt S-Tronic. Natürlich funktionieren auch die Vierzylinder einwandfrei. Die Benziner laufen herrlich leise.

	45 TFSI	55 TFSI	45 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	V/6
Hubraum	1984	2995	2967
Leistung	195 (265) bei 1/min bei 5250	250 (340) bei 5000	180 (245) bei 3500
max. Drehm.	370 bei 1600	500 bei 1370	500 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1720/520	1845/555	1900/610
Länge x Breite x Höhe	4939 x 1886 x 1457	4939 x 1886 x 1457	4939 x 1886 x 1457
Gepäckraum	l/VDA 530	530	530
Höchstgeschw.	250	250	250

Welches Modelljahr?

Wer im Netz die Motoren miteinander vergleicht, stellt Ende 2020 feine Unterschiede fest. Dann erfolgte die Umstellung auf Euro-6d, und damit eine etwas trägere Fahrabstimmung und teils höhere Verbräuche. Ende 2023 kam das Facelift, das äußerlich kaum mehr als ein neues Grilldesign mit auffälligem Webenmuster brachte. Einzelne Ausstattungsdetails, wie das Digitalkombiinstrument und der größere obere Infotainment-Bildschirm wechselten von der Sonder- zur Serienausstattung. Vor-faceliftkäufer müssen auf kaum etwas verzichten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wohl auch aufgrund des hohen Dienstwagenanteils gibt es auf dem Gebrauchtmotor viele sehr ähnliche A6, mal in etwas kärglicher Außendienstler-Ausstattung, mal mit S-Line-Optik (die übrigens keine Funktionsextras bringt). Fast alle tragen Lack im Graustufen-Bereich. Solche Exemplare sind immerhin wertstabil, positive Ausreißer wissen jedoch durch Individualität zu gefallen.

Was kostet er?

Mit knapp 6000 Inseraten zum A6 C8 finden sich im Netz unzählige Kandidaten. Vielfahr-Autos mit reichlich sechsstelligen Kilometerständen beginnen schon bei etwa 20000 Euro. Der Durchschnitt ist natürlich frischer und kostet zivil motorisiert um 30000 Euro. Aufgrund der potenten Motorisierungen und der noch aktuellen Baujahre herrschen nach oben hin keine Grenzen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	45 TFSI	55 TFSI	45 TDI	im Jahr	45 TFSI	55 TFSI	45 TDI
2023	35 876,-	42 837,-	42 369,-	Steuer	176,-	262,-	338,-
2022	32 945,-	-	-	Haftpflicht	515,-	527,-	602,-
2021	30 218,-	-	-	Teilkasko	752,-	749,-	724,-
2020	28 764,-	-	-	Vollkasko	1610,-	1684,-	1841,-
2019	-	-	-	Wartung	385,-	422,-	443,-
2018	-	-	-	l/100 km	6,9 S	7,8 S	6,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Vor dem Kauf Panoramadach checken: Es wird „im Alter“ bei mangelnder Wartung oft laut und lässt Wasser eindringen. Eine bewusste Riechprobe im Innenraum kann nicht schaden: Wenn es modrig riecht, ist etwas undicht. Alle Rückrufe sollten erledigt sein.

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

40 TDI: Vergleichstest 7/20; 45 TDI: VT 2/19, Test 21/19 (Allroad); 50 TDI: VT 13/19, 02/21; 55 TDI: VT 23/21 (Allroad); 45 TFSI: Dauertest 9/20; 55 TFSI: VT 23/20; A6 allgemein: Gebrauchtwagen-Kaufberatung 2/25. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

BMW FÜNFER

DER FÜNFER ist in der siebten Generation ein qualitativ hochwertiger und zuverlässiger Alltagsbegleiter, mit dem Gebrauchtkäufer wenig falsch machen können.

Kein Wunder, dass die siebte Generation des Fünfer als Dienstwagen so beliebt war; wer einen luxuriösen und agilen Langstreckenwagen sucht, wird hier fündig. Der im Herbst 2023 abgelöste Fünfer des Typs G30 startete im Februar 2017 und erhielt Mitte 2020 ein Facelift. Ihn gibt es als Gebrauchtwagen in großer Auswahl.

Im Vorgänger-Modell F10 gab es anfangs noch die kultivierten Reihensechszylinder ohne Aufladung und mit weniger Leistung, so im 523i (204 PS) und 528i (258 PS). Beim G30 wurden diese jedoch von Vierzylinder-Turbomotoren verdrängt. Auf große Stückzahlen kamen hier die sparsamen Diesel (alle erfüllen mindestens Euro 6), wobei sich der 520d als besonders effizient erweist. Die B47-Selbstzünder sind mechanisch deutlich solider

als die N47-Vierzylinder des Vorgängers, leiden in der Peripherie jedoch öfter an Problemen im Bereich der Abgasregelung. Die Rückrufe für BMW-Diesel wegen undichter AGR-Module, die zum Brand führen können, gelten auch für die G30/G31-Modelle.

Wer lieber einen Benziner bevorzugt, findet ein breites Angebot solider Triebwerke. Angefangen vom vierzylindrigen 520i bis zum M5 mit Biturbo-V8 und exorbitanten Fahrleistungen, aber auch exzessivem Benzinverbrauch und hohen Unterhaltskosten.

Raumwunder darf man weder bei der Limousine noch beim Kombi namens Touring erwarten, dessen Gepäckraumvolumen dennoch für den Familienurlaub völlig ausreicht. Praktisch beim Einkauf: sein Heckfenster öffnet separat per Fernbedienung.

An der Materialqualität gibt es wenig zu bemängeln. Selbst nach Jahren wirkt ein Fünfer meist hochwertig und frisch im Design. Ärger bereitet jedoch bisweilen die komplexe Elektronik durch Ausfälle oder Fehlfunktionen, die auch Assistenzsysteme oder das digitale Kombiinstrument betreffen können. Ölverlust an Motor, Getriebe oder Hinterachsdifferential ist ebenfalls ein Thema – auch bei der HU.

Verlässliche Sicherheit bietet der G30 dafür im Hinblick auf den Insassenschutz, er zählte bei den obligatorischen Crashtests zu den sichersten Modellen in seiner Klasse. Ganz Business-Limousine, ist der Fünfer der siebten Generation mit dem Adaptivfahrwerk komfortabel gefedert. Der Touring (G31) verfügt über Luftfederung an der Hinterachse mit Niveauregulierung.

Marcus Peters/uh

Zeitlose Erscheinung: Mit dem kleineren Kühlergrill wirken die frühen G30 eleganter als die Faceliftmodelle mit großer Niere





Das gediegene Ambiente ließ sich mit Extras aus Holz und Leder weiter aufwerten; diese schlugen auf den Preis



Sehr beliebt ist der Kombi, während das Fließheckmodell der GT-Variante zu den Ausnahmeerscheinungen gehört



Checkpunkte:

- Ölverlust an Motor, Getriebe, Hinterachsdifferenzial?
- Bremsenverschleiß
- Funktion aller elektronischen Helferlein okay?
- Wartungshistorie/Software auf neuestem Stand?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Bremslichtschalter permanent aktivierbar
- Fehlerhafte Gurtschlösser der Vordersitze
- Ausfall Lenkunterstützung
- Dieselmodelle: Fehlerhafte OBD-Software
- Diesel: Undichte AGR-Module mit Brandgefahr

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Feine Triebwerke sind die Reihensechszylinder – zum Beispiel der 540i. Wer dagegen häufig lange Strecken zurücklegen möchte, ist günstig im 520d unterwegs (Euro 6 schon ab Start des G30/G31), der sich mit weniger als 6 l/100 km bewegen lässt.

	520i	540i	520d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	1998	2998	1995
Leistung	135 (184)	250 (340)	140 (190)
bei 1/min	bei 5000	bei 5500	bei 4000
max. Drehm.	290 bei 1350	450 bei 1380	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1685/600	1670/600	1635/610
Länge x Breite	4963 x 1868	4936 x 1868	4936 x 1868
x Höhe	x 1479	x 1479	x 1479
Gepäckraum	l/VDA	530	530
Höchstgeschw.	235	250	235

Welches Modelljahr?

Generation sieben des Fünfers (G30) ist vorwiegend vierzylindrig am Markt anzutreffen. Mit dem Facelift 2020 erfüllten alle Vierzylinder-Benziner und -Diesel Euro 6d. Außerdem erstarkte der Plug-in-Hybrid 530e auf 292 PS Systemleistung und bekam im Herbst des Jahres den PHEV 545e mit Reihensechszylinder und einer Systemleistung von 394 PS zur Seite gestellt. Neben der deutlich vergrößerten Niere brachte die Modellpflege außerdem Laserlicht als Option, ein 48-Volt-Bordnetz mit Startergenerator, aktive Lenk- und Spurhalteassistenten sowie eine Cloud-basierte Navigation mit Echtzeit-Verkehrsdaten, wobei das Infotainment seitdem Updates „over the air“ erhält.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Navigationssystem und LED-Scheinwerfer zählten beim G30 zur Serienausstattung, ebenso viele wichtige Assistenten. Bei der bereits gut ausgestatteten Basis blieb es jedoch selten. Sinnvolle Extras waren das Head-up-Display und der radarbasierte Abstandstempomat, der vorausfahrenden Autos selbständig folgt. Wer in den Bergen wohnt, sollte zu einer Allradvariante für gute Traktion im Schnee greifen.

Was kostet er?

Typisch Dienstwagen: Der Diesel-Anteil bei gebrauchten G30/G31 liegt bei rund 70 Prozent. Am häufigsten ist der 520d zu finden, der als Faceliftmodell bei Laufleistungen unter 100 000 km ab etwa 27 000 Euro startet. Die weit verbreiteten Touring sind kaum teurer als Limousinen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	520i	540i	520d	im Jahr	520i	540i	520d
2023	33 791,-	–	36 710,-	Steuer	90,-	168,-	216,-
2022	31 401,-	–	34 765,-	Haftpflicht	578,-	578,-	684,-
2021	28 930,-	–	32 728,-	Teilkasko	657,-	866,-	987,-
2020	25 350,-	31 637,-	29 731,-	Vollkasko	1356,-	2098,-	1887,-
2019	23 963,-	30 113,-	27 280,-	Wartung	424,-	532,-	493,-
2018	21 291,-	28 402,-	25 617,-	l/100 km	5,3 S	6,5 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Fünfer wird auch gebraucht noch recht hochpreisig gehandelt. Beim Vierzylinder-Diesel auf Undichtigkeiten achten. Auch die Hinterachslager sind einen genaueren Blick wert – Rissbildung ist hier nicht selten.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

520d Touring: VT 23/18, 11/22; 520i: VT 4/22; 530d Touring: VT 13/17, 13/19; 530e iPerformance: VT 24/17; 530d Touring xDrive: VT 4/18; 540i xDrive: VT 23/20; 540d Touring xDrive: VT 10/22.

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

BMW SIEBENER

DIE SECHSTE GENERATION mit dem Kürzel G11/G12 lief von 2015 bis 2022 vom Band. Die große Limousine hat viele Stärken – Schwächen gibt es kaum.



Der V8-Benziner, bis zu 530 PS stark, bleibt im Verbrauch moderat. Und der Plug-in-Hybrid kommt mit 7,0 l/100 km aus

Chapeau, BMW: Die sechste Generation des Siebener, der G11/G12 von 2015 bis 2022, wirkt optisch schlank und ist es auch. Der 750i mit V8-Benziner und Allradantrieb wiegt 91 Kilogramm weniger als ein vergleichbarer Vorgänger. Die aufwendige Karosseriestruktur mit Carbon-elementen im Dachbereich zeigt offenbar Wirkung.

Die durchzugsstarken und kultivierten Dreiliter-Diesel passen hervorragend zu der großen Limousine, auch schon in der zweitkleinsten Konfiguration mit 265 PS. Wenn's etwas mehr sein soll, ist der Biturbo 740d mit 320 PS die bessere Wahl als der 750d. Dessen vierfach aufgeladener Dreiliter-R6 ist zwar ein Denkmal der Ingenieurskunst – doch in der Praxis wirkt er nicht ganz so souverän, wie es seine 400 PS vermuten lassen.

Auch bei den Benzinern gilt: Basis gut, alles gut – also 740i mit sechs Zylindern und 326 PS. Der V8 im 750i (bis zu 530 PS) ist schon ein luxuriöser Motor. Und wer echten Überfluss sucht, wählt den bis zu 610 PS starken V12 im M760i, der hier seine Abschiedsvorstellung im Siebener gab. Zeitgemäßer sind die Plug-in-Hybride – zunächst ein Vierzylinder-Benziner mit 326 PS Systemleistung, ab 2019 ein Sechszylinder (394 PS). Alle Motoren arbeiten mit einer Achtgangautomatik zusammen, die stärksten von ihnen auch mit dem Allradantrieb xDrive.

Der Siebener fährt sich äußerst agil, mit der optionalen Allradlenkung schon fast etwas zu sportlich. Luftfederung und Adaptivdämpfer sind Standard – der Abrollkomfort erreicht das Niveau der Mercedes S-Klasse. Auch das Raumangebot ist first class, zumal in der Langversion mit ihren 3,21 Meter Radstand. Die Verarbeitung wirkt akkurat, und das ausgereifte iDrive-System macht die komplexe Bedienung verblüffend einfach.

Wer einen gebrauchten Siebener beim Vertrags-händler erwirbt, kann gleich ein Wartungspaket dazukaufen. Denn mag der Siebener auch recht schlank sein, seine Unterhaltskosten sind es keineswegs. Und ganz sicher vor Problemen und Rückrufen ist er auch nicht, das ist kein Auto auf der Welt. *J. Dralle/ko*

Checkpunkte:

- Bremsenverschleiß?
- Komfortelektronik ohne Ausfallerscheinungen?

Rückrufe:

- Brandgefahr AGR-Modul
- Brandgefahr Anlasser
- Brandgefahr HV-Batterie
- Bremslichtschalter

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Leistung ist natürlich immer schön – aber die Basismotorisierung, also 730d und 740i, reicht bereits aus. Der Plug-in-Hybrid war schon vor dem Facelift kultiviert (als 740e), aber erst danach souverän (als 745e), als der Vierzylinder einem Reihen-Sechser wich.

Siebener Normalversion	740i	745e	730d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	Reihe/6 + E	Reihe/6
Hubraum	2998	2998	2993
Leistung	240 (326) bei 1/min bei 5500	290 (394) bei 1/min bei 5500	195 (265) bei 1/min bei 4000
max. Drehm.	1800/600	2075/560	1830/620
Leergewicht/Zuladung	1800/600	2075/560	1830/620
Länge x Breite x Höhe	5098 x 1902 x 1478	5098 x 1902 x 1478	5098 x 1902 x 1478
Gepäckraum	1/VA	515	420
Höchstgeschw.	250	250	250

Welches Modelljahr?

Über die Bauzeit hinweg bleiben die Unterschiede gering, nur das Infotainment wurde permanent aktualisiert. Alle Siebener halten die Limits der Abgasnorm Euro 6 ein. Das Facelift vom Frühjahr 2019 brachte eine größere Niere, volligitale Anzeigen sowie Verbesserungen beim Geräuschkomfort und den Assistenzsystemen. Ein High-light dort von Beginn an: das ferngesteuerte Parken.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Standard beim Siebener sind ein aufwendiges Navi mit Gestensteuerung, adaptive LED-Scheinwerfer und ein schlüsselloses Zugangssystem. Als Extra empfohlen wird die äußerst bequemen Komfortsitze. Die Hinterradlenkung ist ebenso entbehrlich wie das Laserlicht.

Was kostet er?

Unter den wenigen gebrauchten Siebenern, die in Deutschland zum Verkauf stehen, überwiegen die Diesel deutlich. Ein 730d mit weniger als 125.000 Kilometern auf dem Tacho kostet ab etwa 33.000 Euro. Benzinler sind einen runden Tausender günstiger, Plug-in-Hybride hingegen unter 40.000 Euro kaum zu bekommen.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	740i	745e	730d	im Jahr	740i	745e	730d
2023	–	–	–	Steuer	266,–	60,–	333,–
2022	–	52 103,–	–	Haftpflicht	637,–	620,–	705,–
2021	–	46 513,–	–	Teilkasko	1277,–	992,–	823,–
2020	–	44 278,–	43 991,–	Vollkasko	2591,–	2621,–	2717,–
2019	–	41 908,–	36 238,–	Wartung	534,–	463,–	488,–
2018	34 125,–	–	33 384,–	l/100 km	7,9 S	1,8 S ²⁾	4,5 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+ 16,2 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Qualität innen wie außen, hohes Niveau der Grundausstattung, viel Platz, recht niedriger Verbrauch – der Siebener bietet viel. Dagegen stehen klassentypisch sehr hohe Unterhaltskosten. Vor dem Kauf checken, ob die Rückrufe aus den Jahren 2017 und 2018 erledigt sind. *Dominik Ketel*

Tests in diesen Ausgaben

BMW 730d: Vergleichstest 4/16; BMW 740i: VT 21/17; BMW 740Le: VT 3/17; BMW 745e: VT 11/21; BMW 750d: VT 26/16; BMW 750i: VT 23/15; BMW M760Li: Kurzttest 15/17.

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

JAGUAR XF

NOBEL, ABER AUCH GUT? Der XF von Jaguar ist ein fein gemachter Konkurrent zu E-Klasse, Fünfer und Co. Wie schlägt sich der Engländer als Gebrauchtwagen?



Die umlaufende Leiste im feinen Cockpit tragen nur Vorfacelift-XF, ebenso den V6-Diesel. Der ist nur penibel gewartet zuverlässig

Checkpunkte:

- Ausgleichswelle (Vierzyl.)
- Funktion Wählhebelknopf
- Reparierte Unfallschäden (Alukarosserie!)
- V6-Diesel bei hohem Kurzstreckenanteil

Rückrufe:

- Ölzufuhr Turbolader (ab Baujahr 2021)
- Motorsoftware (Vierzylinder bis Baujahr 2019)
- Software Kombiinstrument (Bj. 2016-2017)
- Hinterachsträger (XF-S)

Dass so ein Jaguar XF mit feinem Design, edlen Materialien wie Leder, Holz und Alu betört, ist bekannt. Ebenso weit verbreitet ist die Annahme, seine Fahrer seien ausgesprochen dynamische Typen. Viel seltener hört man jedoch fundierte Einschätzungen zur Langzeitqualität als Gebrauchtwagen. Selbst der sonst so umfangreiche Erfahrungsschatz mancher Stammtischrunde bietet hier kaum Erkenntnisse.

Wer sich näher mit der zweiten Generation des XF (Typ X260, 2015-2024) befasst, stellt fest, dass er in Sachen Verarbeitungsqualität, Lackierung und Innenraumgestaltung durchaus mit der deutschen Konkurrenz mithält. Die Aluminiumkarosserie besitzt präzise Spaltmaße – bringt aber dennoch 1,7 Tonnen auf die Waage. Seit dem Facelift 2020 sind das Infotainment sowie die Assistenzsysteme so intuitiv bedienbar, wie es der stilvolle Auftritt erwarten lässt.

Selbst mit einem Vierzylinder-Diesel wahrt der XF seine Eleganz. Die Ingenium-Motoren punkten mit ruhigem Lauf und effizientem Verbrauch, zeigen sich zudem bei regelmäßiger Wartung als zuverlässig. Bei frühen Exemplaren treten vereinzelt Probleme mit einer einlaufenden Ausgleichswelle auf, die seitlich am Motor sitzt. Die komplexen Dreiliter-V6-Diesel dagegen kämpfen häufiger mit Lagerschäden und Ablagerungen in der Abgasrückführung.

Die Benziner, wahlweise als Vierzylinder oder V6 mit unterschiedlichen Leistungsstufen, überzeugen mit geschmeidigem Lauf und gelten als weitgehend unproblematisch. Sehr zum Ärger der Puristen hat Jaguar 2020 sämtliche Sechszylinder aus dem XF-Programm gestrichen. Die serienmäßige ZF-Achtgangautomatik verdient – wie gewohnt – großes Lob.

Mit steigender Laufleistung können sich verschleißbedingte Poltergeräusche im Fahrwerk bemerkbar machen, ein Phänomen, das viele schwere und schnelle Autos mit dem XF teilen. Besonders störend bleibt die oft unzuverlässige Verkehrszeichenerkennung. Ob sie wohl die Ursache dafür ist, dass man sich Jaguar-Fahrer immer so dynamisch vorstellt?

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Zwiespältig: Die monumental klingenden V6-Benziner sind erste Wahl für Genießer, aber recht trinkfest, der V6-Diesel dafür arg empfindlich. Objektiv – egal mit welchem Kraftstoff – funktionieren die Vierzylinder am besten, die ab 2020 ausschließlich im Angebot waren.

	20t	S	20d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	Reihe/4
Hubraum	1997	2995	1999
Leistung	147 (200) bei 1/min bei 5500	280 (380) bei 6500	132 (180) bei 4000
max. Drehm.	320 Nm bei 1200	450 Nm bei 4500	430 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1635/625 kg	1710/620	1585/665
Länge x Breite x Höhe	4954 x 1880 x 1457 mm	4954 x 1880 x 1457	4954 x 1880 x 1457
Gepäckraum	540 l/VDA	540	540
Höchstgeschw.	235 km/h	250	230

Welches Modelljahr?

Faceliftmodelle ab 2020 sind in ihrem technischen Stand näher an den deutschen Bestsellern. Hier ist auch die Bedienung besser. Grundlegendes war auch zuvor bereits an Bord. Ansonsten bleibt das Facelift vor allem optischer Natur. Viele stört jedoch der Entfall der Sechszylinder.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basislinie Pure kam ab Werk etwas geizig daher. Ergo wählten viele Neukäufer – passend zum Charakter des XF – ohnehin höherwertige Ausstattungen. Selbst durch feines Leder oder das große Panoramaschiebedach werden Gebrauchte nicht teurer. Suchen Sie also nach Luxus!

Was kostet er?

Allzu viele XF sind nicht zu finden. Gerade unterhalb von 150 000 Kilometern ist das Angebot sehr klein. Dafür entdeckt man recht seriös wirkende Inserate bereits ab etwa 10 000 Euro. Dafür gibt es fast immer Vierzylinder-Diesel mit mittlerer Ausstattung. Luxus-Leckerbissen mit Leistung kosten gern das Dreifache.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	20t	S	D200	im Jahr	20t	S	D200
2023	–	–	–	Steuer	158,-	266,-	228,-
2022	–	–	–	Haftpflicht	620,-	628,-	644,-
2021	–	–	–	Teilkasko	647,-	733,-	728,-
2020	–	–	20 734,-	Vollkasko	1290,-	1410,-	1400,-
2019	–	–	18 031,-	Wartung	397,-	528,-	424,-
2018	18 255,-	27 863,-	16 431,-	l/100 km	6,8 S	8,3 S	4,3 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der XF spricht dynamische Business-Kunden an, die auch mal mit Familie unterwegs sein möchten. Preislich inzwischen eine gute Alternative zu Audi und BMW. Bei der Limousine erschwert die hohe Ladekante das Beladen.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Jaguar XF 20d: Vergleichstest 7/16; XF Sportbrake 25d: Fahrbericht 20/17; XF 30d: VT 24/15; XF Sportbrake D200: VT 11/22; XF Sportbrake 25t: VT 21/19; XF Sportbrake P300: FB 19/21; XF 35t: VT 6/16.

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

MERCEDES E-KLASSE

GROSSE ERWARTUNGEN musste bisher jede E-Klasse erfüllen, wenn es um die Haltbarkeit als Gebrauchtwagen ging. Gelingt das auch dem Typ W 213?

Höchster Fahrkomfort, souveräne Antriebe, dazu Platz für die ganze Familie und verblüffend wirtschaftliche Unterhaltskosten: Nicht ohne Grund gehört die E-Klasse seit Generationen zum besten, was Räder hat. Aus der großen Beliebtheit, speziell bei gewerblichen Neuwagenkäufern, ergibt sich eine enorme Stückzahl und somit letztlich eine stattliche Auswahl an Gebrauchtexemplaren zu akzeptablen Preisen.

Die von 2013 bis 2023 gebaute E-Klasse des Typs W 213 gibt es mit längs eingebauten Vier-, Sechs- und Achtzylindern, aufwendigen Radaufhängungen, optionaler Luftfederung (im T-Modell hinten serienmäßig) und Hinter- oder aufpreispflichtigem Allradantrieb.

Serienmäßig ist der enorm haltbare Innenraum, dessen gute Materialqualität selbst bei

hohen Laufleistungen kaum Verschleiß aufweist. Das gilt ebenso für den Laderaum des T-Modells, der noch immer zu den größten diesseits der Kleinlaster-Klasse gehört. Auch wenn funktionell vieles zur Serie gehört, gibt es schier endlose Möglichkeiten, mithilfe von Metall, Leder oder Edelh Holz das Noble zum Luxuriösen aufzuwerten. Gleiches gilt für die Menge an elektronischen Features, die sich einst zubuchen ließen. Ein gewisses Maß an Sonderausstattung ist üblich, sodass Buchhalterexemplare preislich spürbar tiefer liegen.

Sparen ließe sich ansonsten beim Antrieb. Die Basis-Vierzylinder genügen im Prinzip vollauf, größere Aggregate begeistern indes mit fein abgestimmter Antriebs-Wucht. Chronische Schwächen sind der Antriebspalette fremd, jedoch gibt es beim Vierzylinder-Diesel

(OM654) Detailprobleme, die erst durch die intensive Nutzung vieler E-Klassen auffallen. Ungepflegte Exemplare weisen teils einen hohen Verschleiß auf, wenn sie etwa als Taxi viel im Leerlauf liefern oder die DPF-Regeneration im Stadtverkehr oft unterbrochen wurde. Das erhöht den Kraftstoffanteil im Öl und bewirkt eine Mangelschmierung. Bekannt sind brechende Schleppebel im Ventiltrieb (verstärkte Bauteile wurden ab 07/2018 eingesetzt) mit kapitalen Motorschäden als Folge.

Immerhin gibt es bislang karosserieseitig kaum bekannte Schwachstellen. Auch die praktisch immer verbaute Neunstufenautomatik ist für ihre Haltbarkeit bekannt. Ärgerlich: Unmengen an Rückrufen und Serviceaktionen, deren Erledigung man beim Händler abfragen sollte.

Andreas Jüngling

Avantgarde und AMG-(Line) tragen einen Coupégrill. Der Rest besitzt den traditionellen Plaketengrill mit Haubenstern





Anders als beim Vorgänger entstammen Coupé und Cabrio (C 238/A 238) nicht mehr dem C-Klasse-Baukasten



Der beplante All-Terrain mit höhergelegtem Luftfahrwerk ab Werk (links oben) gesellt sich zum normalen T-Modell. 640 bis 1820 Liter Laderaum



Checkpunkte:

- Thema Steuerkette und Schleppebel am OM654
- Wartungshistorie
- Kilometerstand wahr?
- Erledigung von Rückrufen

Rückrufe:

- Insgesamt über 20 Rückrufe
- Airbagprobleme (bis Baujahr 2017)
- div. Probleme Lenkgetriebe
- Steuerkette (OM 654, bis Baujahr 2019)
- Massekabel (48V)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Eine gute Behandlung im Vorbesitz ist das A und O für die weitverbreiteten Vierzylinder-Diesel. Die Sechszylinder sind grandios souverän. Alle Benziner sind haltbar, auffallend leise und schon in der Basis erfreulich kräftig.

	E 200	E 400	E 220 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	Reihe/4
Hubraum	1991	2996	1950
Leistung	135 (184)	244 (333)	143 (194)
bei 1/min	bei 5500	bei 5500	bei 3800
max. Drehm.	270 bei 1200	480 bei 1400	400 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	1575/640	1845/545	1680/640
Länge x Breite x Höhe	4924 x 1852 x 1468	4925 x 1852 x 1468	4923 x 1852 x 1468
Gepäckraum	540	540	540
Höchstgeschw.	233	250	240

Welches Modelljahr?

Zur großen Modellpflege 2020 wurde der ohnehin durchweg hohe Technikstandard noch weiter verfeinert. Signifikante Änderungen sind neben der Optik die Einführung des Bediensystems MBUX und die neuen Reihen-Vier- sowie Sechszylinder-Benziner M264 und M256.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Obwohl sich die Linien Avantgarde, Exclusive oder AMG-Line fast nur optisch von der Basis unterscheiden, ist der Rahmen des Möglichen riesig. Markentypisch entscheidet sich die Ausstattung durch die Wahl unzähliger Einzeloptionen. Leisten Sie sich statt Klimbim auf jeden Fall den größeren Tank (66 statt 50 Liter), das volldigitale Kombiinstrument und die größtmögliche Fahrassistentz. Die relativ unproblematische Luftfederung Airmatic ist kein Muss, aber dennoch eine kleine Sünde wert. Ansonsten lohnt, was lange Fahrten schöner macht: Sitzmassage, -heizung und -belüftung sowie das hervorragende Matrixlicht. Teil-Kunstledersitze neigen zu Belastungsrisen.

Was kostet er?

200000 Kilometer sind für Kostenbewusste kein schlechter Suchrahmen. Dann gehen durchgewartete Autos bei 17000 Euro los. Durchweg seriös wird's ab 20000 Euro. Spannend: Kombis oder Diesel verlangen kaum Preisaufschläge. Hübsch und Leistungsstark wird's ab etwa 28000 Euro. Echter Luxus in Leistung und Ausstattung zieht sich hinauf bis gut 40000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	E 200	E 400	E 220 d	im Jahr	E 200	E 400	E 220 d
2023	-	-	-	Steuer	134,-	202,-	204,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	626,-	670,-	737,-
2021	-	-	-	Teilkasko	525,-	718,-	823,-
2020	-	-	29 940,-	Vollkasko	1053,-	1580,-	1571,-
2019	25 706,-	-	27 563,-	Wartung	452,-	539,-	484,-
2018	24 588,-	30 934,-	25 704,-	I/100 km	6,1 S	6,9 S	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA -Experten?



Hohe Qualität schafft hohe Laufleistungen: Bei der E-Klasse sind keine echten Schwächen erkennbar. Das Modell ab 2016 knüpft nahtlos an die Leistung des Vorgängers an - mit leichten Abstrichen in Sachen Batterie.

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

E 200: Vergleichstest 13/16; E 200 d T: VT 14/17; E 220 d: VT 7/16; E 220 d T All-Terrain: VT 9/18; E 300 Cabrio: FB 15/17; E 350 d: VT 4/17; E 400: VT 9/17; E 400 d T: VT 16/19; E 63 S: Einzeltest 19/17.

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

MERCEDES S-KLASSE

GEDIEGENER FAHRKOMFORT und luxuriöse Ausstattungsfeatures kennzeichnen die S-Klasse. Kann die technisch komplexe Baureihe W 222 auch im Alter überzeugen?



Die Bedienung des Infotainments erfolgt per Dreh-Drück-Steller. Die bequemen Sessel knarzen gelegentlich

Checkpunkte:

- **Transparenter Vorbesitz?**
- **Dichtung des Ölkühlers (S 350 d bis 2016)**
- **Kaltstart-Klappern beim Benziner (Kettenräder M278/M276-Motoren)**
- **Wartungshistorie**

Rückrufe:

- **Insgesamt 28 (!) Rückrufe**
- **Verschraubung Lenkgetriebe**
- **Zündgemisch Gurtstraffer**
- **Umschaltventil der Abgasrückführung**

Die aktuelle S-Klasse W 223 ist vollgepackt mit Digitalisierung, Infotainment, Assistenz und teilelektrifizierten Motoren. Im Vergleich dazu wirkt der von 2013 bis 2020 gebaute Vorgänger W 222 fast altmodisch, obwohl er bereits viele moderne Technikstandards besitzt.

Beim Übergang vom W 221 zum W 222 endete die Ära der Saugmotoren in der Mercedes S-Klasse. Mit Ausnahme des seltenen S 400 Hybrid sind alle Motoren aufgeladen: Die Benziner und der Vierzylinder im Dieselhybrid S 300 h haben zwei Lader, während die nicht elektrifizierten Selbstzünder von Single-Turbos angetrieben werden. Übrigens braucht man sich keine Sorgen um die Diesel zu machen: Alle Motoren des W 222 erfüllen die Euro-6-Norm. Modern, aber kostspielig ist der Ende 2018 eingeführte Teilzeit-Elektriker S 560 e. Dieser wird jedoch nur selten unter 60 000 Euro angeboten.

Die um 13 Zentimeter gestreckte Langversion ist auf den Online-Plattformen gut vertreten, doch spiegelt sich deren ehemaliger Aufpreis in den Gebrauchtwagenpreisen kaum wider. Ob man den zusätzlichen Raum im Fond benötigt, muss jeder für sich entscheiden. Der Kofferraum fasst zwischen 510 und 530 Litern. Wegweisend ist das Cockpit, in dem zwei Displays zu einem Widescreen verschmelzen. Links werden die Instrumente zusammen mit Zusatzinformationen angezeigt, während rechts Navigation und Infotainment zu sehen sind. Die Vielzahl der Funktionen wird über einen Dreh-Drück-Controller in der Mittelkonsole gesteuert, zudem unterstützt eine Fülle von Assistenzsystemen den Fahrer.

Generell bietet der W 222 eine exzellente Material- und Verarbeitungsqualität, wobei lediglich die Abgasanlage und einige Fahrwerkskomponenten einem erhöhten Verschleiß unterliegen. Chronische Probleme sind zwar nicht bekannt, zahlreiche Rückrufe kratzen jedoch am Qualitätsimage des S-Klasse. So können Elektronik, die Assistenzsysteme oder Ölverlust Ärger bereiten. Kaufinteressenten sollten daher stets darauf achten, ob eventuelle Rückrufe tatsächlich erledigt wurden.

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Seidenweich und dennoch kraftvoll: Mit dem 4,7-Liter-V8 des S 500 ist der W 222 perfekt motorisiert. Die Alternative für Sparfüchse ist der S 300 h Dieselhybrid. Für Vielfahrer bietet sich der S 350 d mit Dreiliter-V6-Turbodiesel als starker Alleskönner an.

	S 500	S 300 h	S 350 d
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8	R/4	V/6
Hubraum	4663	2143	2925
Leistung	335 (455) kW (PS) bei 1/min	170 (231) bei 3800	210 (286) bei 3400
max. Drehm.	700 Nm bei 1800	500 bei 1600	600 bei 1200
Leergewicht/Zuladung	1995/700 kg	2015/700	1955/700
Länge x Breite x Höhe	5116 x 1899 x 1496 mm	5116 x 1899 x 1496	5116 x 1899 x 1496
Gepäckraum	l/VDA 530	510	510
Höchstgeschw.	250 km/h	240	250

Welches Modelljahr?

Schon bei frühen Modellen kann man getrost zugreifen. Seit 2014 umfasst die Modellpalette zusätzlich die V12-Versionen S 600 und S 65 AMG, deren Wartung enorm teuer ist, sowie den S 500 Plug-in Hybrid. S 400, die Maybach-Varianten und die Neunstufenautomatik (außer V12) kamen 2015, das Facelift 2017. Auf Rückrufe achten!

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Eine S-Klasse bietet opulentes Fahren serienmäßig. Wer nach dem Optimum strebt, wählt das Zauberfahrzeug Magic Body Control oder die Nachtsichtfunktion. Das Interieur genügt Landeslenkern und Großindustriellen. Mehr geht immer, muss aber nicht.

Was kostet er?

Gute Exemplare mit weniger als 100 000 Kilometern gibt es bereits - in überschaubarer Zahl - unterhalb von 40 000 Euro. Für unverbastelte AMG-Versionen mit vergleichbarem Kilometerstand sind rund 60 000 Euro einzuplanen. Wichtig: zwielichtige Inserate aussortieren.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	S 500	S 300 h	S 350 d	im Jahr	S 500	S 300 h	S 350 d
2023	-	-	-	Steuer	302,-	239,-	363,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	733,-	804,-	767,-
2021	-	-	-	Teilkasko	2000,-	1820,-	2128,-
2020	54 512,-	-	51 487,-	Vollkasko	2706,-	2532,-	2669,-
2019	48 078,-	-	45 630,-	Wartung	677,-	592,-	590,-
2018	45 062,-	30 520,-	41 468,-	l/100 km	8,5 S	4,3 D	5,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



In der Oberklasse Benchmark in Sachen Technik und Assistenzsystemen, Komfort inklusive. Tipp: Wer BlueRay-Filme schauen will, sollte nicht zu den Baujahren 2013 und 2014 greifen.

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

S 500 L: Test 20/13; S 400 Hybrid: Test 5/14; S 63 AMG 4Matic: Vergleichstest 3/14; S 300 Bluetec Hybr./S 350 Bluetec/S 400 Hybr./S 500 PHEV: Antriebsvergleich 3/15; S 500 e: VT 3/17; S 450 4Matic: VT 21/17.

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

SKODA SUPERB

DIE DRITTE GENERATION glänzt mit viel Platz, hohem Komfort und reizvollen Extras. Gebrauchte ist der bis 2023 gebaute Tscheche haltbar, aber auch recht teuer.



Enormes Ladevolumen (660 bis 1950 Liter), guter Fahrkomfort und eine solide Verarbeitung zeichnen den Superb Combi aus

Ein richtig großer Familien-Kombi soll es sein? Bitteschön, dann bieten sich ein Mercedes E-Klasse T-Modell an – oder der überaus geräumige Skoda Superb des Typs 3V, der von 2015 bis 2023 gebaut wurde. Letzterer beeindruckt nicht nur mit seinem Innen- und Kofferraum, sondern auch mit optionalen Adaptivdämpfern und einem geschmeidigen Federungs- und Abrollkomfort. Zugleich wirkt das Interieur wohnlich, das sich überdies mit attraktiven Extras aufwerten ließ. So etwa mit Adaptiv-tempomat, mitlenkenden Xenon-Scheinwerfern oder Dreizonen-Klimaautomatik.

Wie beim Schwestermodell Passat stand eine breite Palette an Turbo-Vierzylindern mit 120 bis 280 PS bereit, die alle die Euro-6-Norm erfüllen. Sechs- und siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe waren bei den meisten Motoren optional erhältlich, sind bei Gebrauchten aber oft anzutreffen. Unabhängig von der Laufleistung neigen sie vor allem im Stadtbetrieb zum Ruckeln. In Sachen Haltbarkeit stellen sie bei einem regelmäßigen Getriebeölwechsel alle 60000 Kilometer zumindest keinen Krisenherd mehr dar. Die stärkeren Antriebe bringen ihre Kraft überwiegend per Allradantrieb auf die Straße.

Eine harmonischere Kombination aus Kraft und Sparsamkeit als der 1,4-Liter-Basisbenziner bietet der 1,8-Liter-TSI. Mit 180 PS Leistung und 320 Nm Drehmoment ist er stark genug für alle erdenklichen Aufgaben und begnügt sich im Alltag mit sieben bis acht Litern Super auf 100 Kilometer. Am beliebtesten ist der 2.0 TDI mit 150 oder 190 PS, wobei anfangs nur die stärkere Variante einen SCR-Katalysator besaß. Hier kommt es gelegentlich zu leichtem Ölverlust am Kurbelwellen-Simmerring. Am hecklastigen Bremsenverschleiß hat meist der Abstandstempomat Schuld.

Abschließend noch ein Tipp für alle, die ein geräumiges Auto, aber keinen Kombi suchen: Die selten gehandelte Limousine hat meist niedrigere Laufleistungen, bietet kaum weniger Ladevolumen sowie eine große Heckklappe, dazu geteilt umklappbare Rücksitzlehnen.

Michael von Maydell

Checkpunkte:

- Kühlkreislauf Motor (TDI)
- Elektrische Sitzverstellung
- Verschleiß Bremse hinten
- Federn Hinterachse
- Pflegezustand (Vielfahrer)

Rückrufe:

- Einklemmschutz Schiebedach
- Gasgenerator Fahrerairbag
- Steckverbindung Sicherungskasten (PHEV)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Während der 1.4 TSI mit Zylinderabschaltung früh an seine Grenzen kommt, ist der kräftige 1,8-Liter-Turbo die erste Wahl bei den Benzinern, später ersetzt durch den ebenfalls empfehlenswerten 2.0 TSI mit 190 PS. Der druckvolle Zweiliter-TDI ist ein sparsamer Allrounder.

Combi		1.4 TSI ACT	1.8 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1395	1798	1968
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 5000	132 (180) bei 4000	140 (190) bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1500	320 bei 1450	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1460/571	1510/575	1580/590
Länge x Breite x Höhe	mm	4856 x 1864 x 1477	4856 x 1864 x 1477	4856 x 1864 x 1477
Gepäckraum	l/VDA	660–1950	660–1950	660–1950
Höchstgeschw.	km/h	218	230	235

Welches Modelljahr?

Die dritte Generation kam im September 2015 auf den Markt, 2017 wurde ein Infotainment mit Online-Anbindung eingeführt. 2019 erhielt der Skoda schließlich eine größere Modellpflege, die auch eine neue Generation an Dieselmotoren, LED-Matrix-Scheinwerfer und die Ausstattungslinie Scout mitbrachte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basismodelle sind gut ausgestattet. Dennoch empfehlen wir die feineren Linien Ambition und Style. Erst die ließen sich beispielsweise mit Xenon-Scheinwerfern und Adaptivdämpfern bestellen. Teuer, aber ohne echten Mehrwert: die offroadige Scout-Variante.

Was kostet er?

Von den rund 3000 inserierten Exemplaren beginnen die günstigsten aktuell bei circa 12500 Euro (bis 150000 km). Seriöse Autos unter 100000 km mit ordentlicher Ausstattung starten bei etwa 15000 Euro, Sahnestücke mit Allrad und Automatik liegen bei über 20000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI
2023	–	–	–	Steuer	74,–	125,–	236,–
2022	21 603,–	–	–	Haftpflicht	491,–	472,–	479,–
2021	20 034,–	–	–	Teilkasko	335,–	476,–	625,–
2020	17 883,–	–	21 702,–	Vollkasko	730,–	777,–	1009,–
2019	16 007,–	–	20 347,–	Wartung	265,–	288,–	351,–
2018	13 621,–	18 464,–	16 340,–	l/100 km	5,1, S	6,2, S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Superb zeigt sich ähnlich wie seine Skoda-Markengeschwister: Gut in Sachen Preis/Leistung, aber häufiger mangelhaftes Tragbild der hinteren Bremsscheiben und öfter Probleme mit dem Wählhebel bei Automatikfahrzeugen.

René Krämer

Tests in diesen Ausgaben

Superb 2.0 TSI: Vergleichstest 19/18; Superb 2.0 TDI: VT 15/17; Superb Combi 2.0 TDI: VT 18/15, 17/17, 24/20; Superb Combi 2.0 TSI 4x4: VT 4/20; Superb Scout 2.0 TDI 4x4: Test 5/20.

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

SPORT & CABRIOS

Sportwagen und Cabrios sind sie keine Massenware, auch das Gebrauchangebot ist überschaubar – mit schwindender Tendenz. Weshalb viele Modelle nicht mehr auf den Kiesplätzen der Fähnchenhändler landen, sondern ohne Umwege zu **LIEBHABERSTÜCKEN** avancieren.

Sportwagen und Cabrios – diese Spezies passen schon deshalb gut zusammen, weil viele ihrer typischen Vertreter beides zugleich sind. Außerdem zählen beide zu den Exoten unter den Autos, die meist als Zweitwagen gehätschelt und gepflegt, aber vergleichsweise wenig gefahren werden. Und diese Exklusivität lassen sich viele Käufer etwas kosten.

Und das mehr denn je, in keinem anderen Fahrzeugsegment werden so hohe Preise aufgerufen. Manche Typen, wie zum Beispiel Porsche Boxster und Cayman der Baureihe 981 mit den Sechszylinder-Boxern, wurden mit Produktionseinstellung sofort zu gesuchten Liebhaberstücken. Den klassischen Werdegang der meisten Secondhand-Autos, der spätestens in fünfter oder sechster Bastlerhand als Verbrauchtwagen ins Tal der Tränen führt, mussten diese Modelle nie erleiden.

Ähnlich könnte es auch dem Audi TT nach seiner Produktionseinstellung im November 2023 ergehen. Wer je von diesem Sportler geträumt hat, sollte sich schon bald ein gutes Ge-

brauchtexemplar sichern – bevor es andere tun. Ebenfalls ein Liebhaberauto mit entsprechend honoriertem Status dürfte das Beetle Cabrio werden. Viel mehr Frischluft-Feeling für vier Personen geht kaum – wobei der offene VW auch ungleich stilvoller auftritt als der spröde Nachfolger in Gestalt des VW T-Roc Cabrio.

Zum Glück braucht es noch keine zahlungskräftigen Sammler, wenn es um den Mazda MX-5 geht. Der kleine, leichte und äußerst agile Roadster wird weiterhin gebaut, hält als letzter die Fahne der bezahlbaren offenen Zweisitzer hoch. Allerdings hat analog zu den gestiegenen Neupreisen auch hier das Gebrauchtpreisniveau angezogen, speziell für die Mitte 2024 eingestellte Top-Motorisierung. So kosten gepflegte MX-5 mit dem 184-PS-Zweiliter um 20 000 Kilometer ab 24 000 Euro – mehr als vor zwei Jahren!

Dafür sind die Unterhaltskosten günstig. Im Gegensatz zu den leistungsstarken Modellen der oberen Klasse, die für Wartung oder Reparaturen eine gut gefüllte Haushaltskasse erfordern.

WAGEN

Audi A5



Mercedes SLC



**Porsche
Boxster 981**

INHALT

Audi A5	128	Mercedes SLK, SLC	132
Audi TT	129	Porsche 911	133
BMW Vierer	130	Porsche Boxster, Cayman	134
Mazda MX-5	131	VW Beetle Cabrio	135

AUDI A5

COUPÉ, SPORTBACK UND CABRIO – der A5 II war von 2016 bis 2024 die Baureihe für besondere Karosserieformen auf A4-Basis. Er überzeugt mit Design und Qualität.



Die Modellfamilie: Elegantes A5 Coupé, Frischluftfreude im S5 Cabrio und rasanter Fahrspaß im geräumigen RS5 Sportback

Checkpunkte:

- Steuerketten und Nockenwellen 3.0 TDI (bis 2017)
- Infotainment (ab 2019)
- Achsaufhängungen, Achsfedern und Dämpfer
- Funktion Notrufmodul

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Überhitzung Kühlmittel- und Wasserpumpe
- Sperrbolzen AHK
- Verstellte Spur hinten
- Spiel zwischen Achsenlenker und Radträger

So ein Audi A5 ist eine elegante Erscheinung – egal ob als Coupé, Stoffdach-Cabrio oder viertürige Fließheck-Variante namens Sportback. Von 2016 bis 2024 lief die zweite Generation (Typ F5) in Ingolstadt und Neckarsulm vom Band.

Auch wenn die höhere Ziffer in der Audi-Nomenklatur anderes suggeriert, ist der A5 der zweiten Generation ein technischer Zwilling des A4 B9. Seit vergangem Jahr ist der A5 Nummer drei auf dem Markt, dabei handelt es sich aber um einen höher positionierten Nachfolger der A4-Baureihe (Limousine und Avant). Aktuell bieten die Ingolstädter keine Coupés und Cabrios mehr an, was die ausgelassenen F5-Modelle nur attraktiver macht. Innen gefallen sie mit feinen Materialien und toller Verarbeitung. Das Platzangebot der Zweitürer ist jedoch vor allem im Fond bauartbedingt eher eingeschränkt.

Angetrieben wird der A5 von klassischen Verbrennern: Bei den Vierzylinder-Benzinern reicht die Leistungsspanne von 150 bis 265 PS, die V6-Triebwerke leisten 354 (S5 TFSI) oder 450 PS (RS5). Wichtig für Freunde des Ottomotors: Der S5 als Benzin wurde nur bis Mitte 2018 für alle Karosserievarianten offeriert. Während das Cabrio ab Anfang 2020 wieder mit dem Antrieb erhältlich war, wurde beim S5 Coupé und Sportback fortan den V6-TDI mit 347, später 341 PS verbaut. Die Zweiliter-Diesels leisten 150 bis 204 PS, der Dreiliter im Standard-A5 kommt auf 218 bis 286 PS. Modelle mit Sechsender haben serienmäßig Allrad, bei den Vierzylindern war der Quattro-Antrieb meist gegen Aufpreis erhältlich. Selten, aber wirtschaftlich: der A5 g-tron mit Erdgasantrieb. Die Motoren gelten durch die Bank als standfest. Probleme früherer Audi, wie der hohe Ölverbrauch bei älteren EA888-TFSI, scheinen beim A5 II weitestgehend ausgemerzt zu sein. Lediglich der V6-TDI leidet ab 2019 unter einer ausgeprägten Anfahrtschwäche.

Der TÜV bescheinigt dem Typ F5 eine überdurchschnittlich gute Langzeitqualität. Nur Achsaufhängungen, Achsfedern und Dämpfer werden häufiger als beim Durchschnitt bemängelt – wohl Folge der oft hohen Laufleistungen. *Sascha Wölfel*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer besonderen Wert auf Effizienz legt, kann zum kultivierten 2.0 TDI mit 190 PS (40 TDI ab Ende 2018) greifen. Der 2.0 TFSI um 250 PS (später 45 TFSI) bietet einen guten Kompromiss aus Fahrspaß und Wirtschaftlichkeit. Sechszylinder-Benziner gibt es nur beim S5 und RS5.

	2.0 TDI Sportb.	2.0 TFSI Cabrio	S5 TFSI Coupé
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1968	1984	2995
Leistung	140 (190) bei 3800	195 (265) bei 5250	260 (354) bei 5400
max. Drehm.	400 Nm bei 1750	370 Nm bei 1600	500 Nm bei 1370
Leergewicht/Zuladung	1595/530	1830/415	1690/425
Länge x Breite x Höhe	4757 x 1843 x 1386	4697 x 1846 x 1384	4692 x 1846 x 1368
Gepäckraum	l/VDA	370	465
Höchstgeschw.	210	250	250

Welches Modelljahr?

Das Modelljahr beim A5 der zweiten Generation ist hinsichtlich der Langzeitqualität nicht entscheidend. Wer sich für einen Diesel interessiert, sollte ein Modell nach der Umstellung auf Euro-6d-TEMP ab Herbst 2018 wählen. Während die Außenoptik über die Jahre nahezu unverändert blieb, erhielt das Cockpit beim Facelift 2019 ein Update. Die Bedienung des Infotainments erfolgte von da an per Touchscreen statt Dreh-Drück-Steller.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Neben der namenlosen Basis gab es die höher positionierten Ausstattungslinien „sport“ und „design“ sowie das „S line“-Sportpaket. Xenon-Scheinwerfer, Klimautomatik und MP3-Radio waren Serie. Damals aufpreispflichtige Annehmlichkeiten wie Navigation, Digitalcockpit, Matrix-LED-Scheinwerfer und moderne Assistenten sind auch bei gebrauchten A5 sehr zu empfehlen.

Was kostet er?

A5 Coupé und Sportback bis 100 000 Kilometer starten mit 190-PS-TDI bei 23 000 Euro. Frühe 250-PS-Benziner kosten mit ähnlicher Laufleistung mindestens 25 000 Euro, die Preise für Cabrios liegen meist leicht darüber.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.0 TDI	2.0 TFSI	S5 TFSI	im Jahr	2.0 TDI	2.0 TFSI	S5 TFSI
2023	–	43 182,–	–	Steuer	279,–	200,–	225,–
2022	–	39 088,–	–	Haftpflicht	509,–	450,–	461,–
2021	–	35 964,–	–	Teilkasko	890,–	597,–	622,–
2020	–	33 335,–	–	Vollkasko	1259,–	1224,–	1355,–
2019	28 028,–	–	–	Wartung	395,–	372,–	488,–
2018	24 559,–	–	31 708,–	l/100 km	5,2 D	7,2 S	7,3 S

Quelle: DAT;¹⁾ Händlerverkaufspreise; ²⁾ Sportback; ³⁾ Cabrio; ⁴⁾ Coupé
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Benziner mit Direkteinspritzung neigen bei höheren Laufleistungen zur Verkokung, in der Folge zu Leistungsverlust. Der Stellmotor des Tankdeckels macht öfter Probleme. Bis 2018 Abgasanlagen nicht aus Edelstahl: auf der Hebebühne prüfen – und auch gleich die Querlenkerbuchsen vorn. *Stefan Lenz*

Tests in diesen Ausgaben

A5 Coupé 2.0 TDI: Vergleichstest 24/16; RS5 Coupé: VT 23/17; A5 Sportback 2.0 TFSI Quattro: VT 7/18; A5 Cabrio 40 TDI Quattro: VT 17/19; S5 TFSI Cabrio: VT 12/21; A5 Coupé 40 TFSI Quattro: VT 7/23.

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

AUDI TT

EINE ECHE IKONE im Audi-Portfolio war über 25 Jahre und drei Generationen der sportliche TT. Auch dank der soliden A3-Basis ist er gebraucht ein guter Tipp.



Der TTS und TT RS sind besonders sportliche Versionen des Ingolstädters. Etwa die Hälfte der inserierten TT sind Roadster

Checkpunkte:

- Options-Dämpfer: Poltern?
- Zustand Radbremsen?
- Schaltarbeit S tronic?
- Fester Sitz der Motorabdeckung?

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Klappenauspuff (TT RS)
- Tank wegen Brandgefahr nach Unfall
- Brandgefahr durch ungenügend befestigte Motorabdeckung

Hergehört, Konkurrenz, es geht nämlich doch: Beim Modellwechsel zu Generation drei im Herbst 2014 hatte Audi das Gewicht des TT um 50 Kilogramm reduziert. Dazu bekam das Fahrwerk eine dynamischere Abstimmung mit einem locker sitzenden Heck – und schon war der Kompakt-Sportler heißer als je zuvor, nah dran an den echten Sportwagen. Seit der Einstellung der Baureihe Ende 2023 gibt es den TT, Coupé wie Roadster, nur noch gebraucht. Am häufigsten findet man den Zweitliter-Benziner mit 230 PS (seit dem Facelift 2018: 245 PS), auch der TTS mit 306 bis 320 PS ist gut vertreten. Und selbst an TT RS mit fulminantem 400-PS-Fünfzylinder mangelt es in den Gebrauchtbörsen nicht.

Ach ja, drei Einstiegsmotorisierungen gab es auch noch. Das waren zwei Benziner mit 180 und später 197 PS sowie ein TDI mit 184 PS, der beim Facelift entfiel. Wie der TT mit 230/245 PS führen sie serienmäßig mit Frontantrieb vom Band. Der sportlich abgestimmte Quattro-Antriebsstrang, der bei Bedarf die Hinterachse anhängt, war nur beim TTS und TT RS Standard. Die Haldex-Einheit, sein Herzstück, kam ebenso aus dem VW-Konzernregal wie das Doppelkupplungsgetriebe. Der TT III nutzte den Modularen Querbaukasten, war also ein A3 im Sportdress.

Das Coupé mit den beiden Notsitzen wirkt steif, auch der Roadster verwindet sich nicht sonderlich. Die Verarbeitung ist tadellos. Leder und Alu-Dekor kosteten zwar extra, tragen aber viel zum feinen Gesamteindruck bei. Auf einen Infotainment-Bildschirm verzichtet Audi beim TT. Fahrzeuginformationen und Navikarten werden im digitalen Cockpit angezeigt. Ungewöhnlich: Die Klimaanlage wird über kleine Tasten-Displays in den Luftdüsen gesteuert.

Für den Alltag auf der Straße ist die Bremsanlage standfest genug. War der Vorbesitzer allerdings oft auf der Rennstrecke unterwegs, sollten Scheiben und Beläge genau gecheckt werden. Bereits die Serienabstimmung ist straff und das Sportfahrwerk hart, speziell beim TT RS. Und die adaptiven Stoßdämpfer mit ihrer speziellen „Magnetic Ride“-Technologie neigen zum Poltern.

M. Peters / ko

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der Zweitliter-TFSI (230/245 PS) bietet viel Temperament, beim TTS (bis zu 320 PS) wird der Kick noch stärker. Beide Vierzylinder sind beim Ölverbrauch unkritisch, im Gegensatz zu ihren Vorgängern. Mächtig Fahrspaß macht der fünfzylinderige TT RS mit seinen 400 PS.

TT Coupé	2.0 TFSI Q.	TTS	TT RS
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/5
Hubraum	1984	1984	2480
Leistung	kW (PS) bei 1/min	180 (245) bei 5000	228 (320) bei 5600
max. Drehm.	Nm bei 1/min	370 bei 1600	400 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1440/360	1495/320
Länge x Breite x Höhe	mm	4177 x 1832 x 1353	4191 x 1832 x 1344
Gepäckraum	l/VDA	305–712	305–712
Höchstgeschw.	km/h	250	250

Welches Modelljahr?

Das Baujahr spielt bei der dritten TT-Generation keine entscheidende Rolle, auch weil das Facelift von 2018 wenig Neues brachte. Neben optischen Retuschen wurde das Motorenprogramm aufgefrischt, der Diesel dabei eingestellt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Serienausstattung des TT ist nicht schlecht, das digitale Cockpit mit dem 12,3-Zoll-Display und Bi-Xenon-Scheinwerfern waren vom Start weg Serie. Aber da geht noch mehr: Wegen des unübersichtlichen Hecks ist die Einparkhilfe (ja, die war ein Extra!) zu empfehlen, dazu natürlich das LED-Licht und Navigationssystem.

Was kostet er?

Ein TT mit dem 180-PS-Basisbenziner bis 80 000 Kilometer ist ab etwa 22 000 Euro zu haben. Ein früherer TTS mit ähnlicher Laufleistung kostet mindestens 7 000 Euro mehr. Dabei sind keine relevanten Preisunterschiede zwischen Coupé und Roadster auszumachen. Den herrlichen Fünfzylinderklang im TT RS gibt es ab rund 50 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	2.0 TFSI ¹⁾	TTS	RS
2023	36 872,-	40 325,-	52 940,-
2022	34 568,-	36 659,-	50 117,-
2021	32 721,-	34 716,-	47 181,-
2020	29 956,-	31 972,-	44 800,-
2019	28 487,-	–	42 614,-
2018	26 329,-	–	–

Quelle: DAT, ¹⁾ Händlereinkaufspreise; ²⁾ Quattro

Betriebskosten in Euro

im Jahr	2.0 TFSI ¹⁾	TTS	RS
Steuer	208,-	224,-	26,-
Haftpflicht	467,-	449,-	475,-
Teilkasko	507,-	529,-	655,-
Vollkasko	977,-	1035,-	1945,-
Wartung	377,-	441,-	526,-
l/100 km	7,9 S	8,2 SP	8,5 SP

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte TT-Generation zeigt sich Audi-typisch solide und bietet wenig Angriffsfläche für Kritik. Bei den S-Line Sportsitzen gibt es häufiger Probleme damit, dass sich die seitlichen Dekorleisten an den Sitzschalen lösen.

Sebastian Kopp

Tests in diesen Ausgaben

TT Coupé 1.8 TFSI: Test 2/16; TT Roadster 2.0 TFSI: Vergleichstest 16/16; TT Coupé 2.0 TDI: Test 4/15; TTS Coupé: VT 7/15, 12/17, 13/20, 16/22; TT RS Roadster: VT 14/16; TT RS Coupé: VT 5/18, 16/19; TT RS Roadster: VT 16/17.

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

BMW VIERER

DIE VIERER der ersten Generation waren die Individualisten der Dreier-Palette – ob als Gran Coupé, Coupé oder Cabriolet. Alle setzen auf solide Technik.



Peppig: Der Innenraum wird erst schick, wenn der Kunde in Optionen investiert. Bei Leder auf Risse am Fahrersitz achten!

Der Dreier war stets ein Erfolgstyp – aber mit dem Vierer der ersten Generation (2013 bis 2021) gelang es BMW, einen Teil der Baureihe höher zu positionieren und teurer zu verkaufen. Neben dem zweitürigen Coupé gab es das viertürige Gran Coupé mit großem Heckdeckel und ausreichend Platz in Reihe zwei. Nicht ganz so familien-tauglich ist das Cabriolet – in geöffnetem Zustand lässt sein Blechdach den Kofferraum von 370 auf 220 Liter schrumpfen.

Der Einstieg in die Vierer-Welt erfolgte mit vier Zylindern und zwei Litern Hubraum. Im 420i leistete der Benzin 184 PS, der Diesel im 418d gab 150 PS ab. Alternativ lieferte BMW stärkere Vierzylinder bis zu 252 PS. Noch besser zum feinen Auftritt passen jedoch die Dreiliter-Sechszylinder (bis zu 326 PS als Benzin und 313 PS als Diesel), und vom Biturbo-Reihensechser im M4 gab es gleich vier Ausbaustufen bis 500 PS. Alle Motoren waren schon ab Markteinführung sauber nach Euro 6.

Was der Vierer optisch hermacht, hängt stark von der Optionsausstattung ab – in der Basisvariante wirkt das Interieur arg schlicht. Einige Kunden bemängeln knarrende Sitzgestelle, Autos aus dem Herbst 2014 hatten bei Kälte Probleme mit dem Beifahrergurt. Die Auswahl an Assistenzsystemen ist groß, viele von ihnen waren extra zu bezahlen.

Noch stärker als den Dreier hat BMW den Vierer auf hohe Fahrdynamik ausgelegt. Die Lenkung macht Spaß in Kurven, ebenso der Heckantrieb. Allerdings geht die Agilität des Fahrwerks zulasten des Komforts, besonders nach dem Facelift 2017. Linderung bringen die adaptiven Stoßdämpfer. Wenig zu kritisieren gibt es bei den Bremsen, abgesehen von einem Rückruf für Autos aus dem Jahr 2018. Je nach Fahrweise und Pflegeaufwand des Vorbesitzers können jedoch Federn und Dämpfer schon nach 70000 Kilometern verschlissen sein, und das Verteilergetriebe des Allradantriebs xDrive kann leiden. Aber das ist Kritik auf hohem Niveau – unterm Strich ist der elegante Vierer-BMW ein ausgesprochen solides und zuverlässiges Auto.

M. Peters/ko

Checkpunkte:

- Stoßdämpfer mit Puffern und Federn (Rost)
- Ölverlust an Antrieb und Hinterachsdifferenzial

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Software Motorsteuerung
- Leck AGR-Modul (Diesel)
- Lenkkraftunterstützung
- Bruchgefahr Spurstangen
- Bremssättel hinten

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Besonders harmonisch ist der Vierer mit dem Dreiliter-Benziner. Wer sparen will, greift zum Diesel im 420d. Achtung: Bei Vierzylindern bis März 2016 traten Schäden an der Steuerkette auf, und bei den Dieseln gab es Rückrufe wegen des AGR-Moduls (Brandgefahr).

		420i Cabrio	440i Coupé	420d Coupé
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1998	2979	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min	135 (184) bei 5000	240 (326) bei 5500	140 (190) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	270 bei 1350	450 bei 1380	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1790/395	1615/445	1575/445
Länge x Breite x Höhe	mm	4638 x 1825 x 1384	4638 x 1825 x 1377	4638 x 1825 x 1377
Gepäckraum	l/VDA	370	445	445
Höchstgeschw.	km/h	230	250	232

Welches Modelljahr?

Das Coupé war Ende 2013 das erste Vierer-Modell. Im Frühjahr 2014 führte BMW das Blechdach-Cabrio ein, gemeinsam mit dem viertürigen Gran Coupé. Alle drei erhielten im Frühjahr 2017 ein Mini-Facelift. Wichtiges Datum: Die im Frühjahr 2016 eingeführten Vierzylinder der Generationen B47/B48 sind solide Langläufer.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die drei Lines über der Basisversion (Sport, Luxury, Modern) umfassen 18-Zoll-Räder. Sie mindern jedoch den Abrollkomfort, adaptive Dämpfer sind schon beinahe Pflicht. Was noch? Sportsitze, Navi, adaptives LED-Licht.

Was kostet er?

Gebrauchte Vierer stehen hoch im Kurs – für ein Auto mit weniger als 80000 km auf der Uhr sind schon ab 25000 Euro anzulegen. Mit einem schönen Sechszylinder-Benziner steigen die Preise um rund 7000 Euro. Gran Coupés sind etwas teurer als die klassischen 2+2-Sitzer, Cabrios kosten schon mal fünf Tausender mehr. Etwa 40 Prozent aller Second-Hand-Vierer auf dem deutschen Markt werden von Dieselmotoren angetrieben.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	420i ²⁾	440i ³⁾	420d ³⁾	im Jahr	420i ²⁾	440i ³⁾	420d ³⁾
2023	–	–	–	Steuer	122,–	228,–	212,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	594,–	603,–	673,–
2021	–	–	–	Teilkasko	571,–	760,–	824,–
2020	26 552,–	30 676,–	22 537,–	Vollkasko	1253,–	1560,–	1534,–
2019	24 775,–	28 657,–	21 162,–	Wartung	384,–	514,–	452,–
2018	23 053,–	27 338,–	19 365,–	l/100 km	5,8 S	7,7 S	4,0 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾Cabrio; ³⁾Coupé

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Vierer-BMW bietet Assistenzsysteme auf hohem Niveau. Häufige Schwachpunkte sind undichte Stoßdämpfer und stark korrodierte Federn. Wer hier aufpasst, fährt besser.

Daniel Schmitz

Tests in diesen Ausgaben

Vierer-Reihe allgemein: Kaufberatung 18/18; 420d Cabrio: Vergleichstest 17/19; 420d Gran Coupé: VT 16/17; 420i Cabrio: VT 12/15; 428i Coupé: VT 26/15; 440i Gran Coupé xDrive: VT 25/17.

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

MAZDA MX-5

OFT KOPIERT, NIE ERREICHT: Der MX-5 ist ein Spaßmobil par excellence, huldigt dem Ideal des leichten und spritzigen Roadsters. Ist er auch gebraucht ein Tipp?



Schnörkelloses Cockpit mit rätsselfreier Bedienung. Zack-Zack: Verdeck entriegeln, nach hinten werfen, festdrücken

Checkpunkte:

- Allgemeiner Pflegezustand
- Schäden am Verdeck?
- Getriebe früher Zweiliter-Modelle (Funktion(Geräusche))
- Rost (Unterboden, Übergänge Karosserie/Stoßfänger)

Rückrufe:

- Kurzschluss Gleichstromwandler mit Brandgefahr
- Software Automatikgetriebe
- Unterbodenabdeckung lose
- Fehlerhafte Kraftstoffpumpe

Er ist der letzte verbliebene offene Zweisitzer auf dem deutschen Markt, der noch halbwegs erschwinglich ist – seit vier Generationen und nunmehr 35 Jahren ist der Mazda MX-5 mit seinen klassischen Tugenden eine feste Größe unter den Roadstern. Der vierten, 2015 gestarteten Generation (Typ ND) wurde im Jahr darauf das Schwestermodell Fiat 124 Spider und dessen Abarth-Version zur Seite gestellt. Die Italo-Japaner wurden aber nach nur vier Jahren Bauzeit 2020 wieder eingestellt. Sie waren nur mit Stoffverdeck und Turbo-Motoren erhältlich, während Mazda den MX-5 seit 2016 auch als Variante RF mit festem Targa-Dach anbietet.

Unter der Haube des Japan-Roadsters arbeiten drehfreudige Saugbenziner, beide sind zuverlässig und genügsam. Selbst das Basistriebwerk, ein 1,5-Liter mit 131 PS, hat leichtes Spiel mit lediglich einer Tonne Fahrzeuggewicht. Noch kräftiger zieht der Zweiliter, dessen Leistung ab August 2018 im Rahmen der Modellpflege von 160 auf 184 PS angehoben wurde. Der Zweiliter wurde jedoch Mitte 2024 aus dem Programm genommen, weil er nicht alle Konformitätsregularien der Norm Euro 6e erfüllt.

Das erste Facelift änderte kaum etwas am Erscheinungsbild, brachte aber eine nun auch in der Weite verstellbare Lenksäule, die eine bessere Position auf den zugleich tiefer angebrachten Sitzen ermöglicht. Anfang 2024 bekam der MX-5 nochmals eine dezente Modellüberarbeitung, erkennbar an den geänderten Scheinwerfern mit integriertem Tagfahrlicht. Dazu kamen mehr Assistenzen, ein geändertes Kombiinstrument, 8,8-Zoll-Touchscreen und ein asymmetrisches Sperrdifferential für mehr Fahrdynamik.

Der fahraktive Roadster erfreut – mit Ausnahme von Getriebeschäden bei ganz frühen Zweiliter-Modellen – mit hoher Zuverlässigkeit. Auch Rost ist bislang kein Thema, obwohl die Vorsorge ab Werk spärlich ausfällt. Sehr sparsam war Mazda zudem beim Lack, dessen Auftrag recht dünn und empfindlich ist. Achten sollte man weiterhin auf den Zustand von Verdeck und der Fahrwerkseinstellung (Vermessung!).

Clemens Hirschfeld

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bereits der 1,5-Liter-Basismotor hat leichtes Spiel. Sportlich wird es aber erst mit dem Zweiliter-Vierzylinder, der von 2018 bis zur Einstellung Mitte 2024 satte 184 PS leistete und Drehfreude mit Durchzugskraft verbindet, ohne beim Verbrauch über die Stränge zu schlagen.

	G 132	G 184	RF G 160
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1496	1998	1998
Leistung	97 (132) bei 7000	135 (184) bei 7000	118 (160) bei 6000
max. Drehm.	152 bei 4800	205 bei 4000	200 bei 4600
Leergewicht/Zuladung	1078/152	1105/155	1130/175
Länge x Breite x Höhe	3915 x 1735 x 1230	3915 x 1735 x 1230	3915 x 1735 x 1236
Gepäckraum	130	130	127
Höchstgeschw.	204	220	215

Welches Modelljahr?

Wenn möglich, ein Faceliftmodell ab August 2018 wählen. Ab da leistete der leider Mitte 2024 eingestellte Zweiliter 184 PS, außerdem sitzen größere Fahrer dank zusätzlicher Lenkrad-Weitenverstellung besser im knapp geschnittenen Roadster. Ansonsten zählen der allgemeine Pflegezustand und ein lückenloser Servicenachweis.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Zum puristischen Charakter des Roadsters passt die funktionale, aber keinesfalls karge Grundausstattung. Der Zweiliter mit Sportpaket lockt mit spaßigen 184 PS, Recaro-Sitzen und strafferem Bilstein-Fahrwerk.

Was kostet er?

Die Einstellug des 184-PS-Zweiliters und die Preissprünge der letzten Jahre beim MX-5 sorgen bei der gefragten Topmotorisierung für stabile Preise auf gehobenem Niveau. Los geht es bei etwa 22000 Euro für sechs Jahre alte Faceliftmodelle um 30000 km. RF-Varianten sind kaum teurer, frühe Basis-MX-5 gibt es ab 15000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	G 132	G 184	G 160 ²⁾	im Jahr	G 132	G 184	G 160 ²⁾
2023	23 921,-	25 973,-	–	Steuer	131,-	174,-	169,-
2022	22 653,-	24 446,-	–	Haftpflicht	293,-	299,-	379,-
2021	–	–	–	Teilkasko	366,-	439,-	360,-
2020	17 447,-	19 003,-	–	Vollkasko	744,-	810,-	746,-
2019	16 624,-	18 112,-	–	Wartung	331,-	346,-	362,-
2018	15 483,-	16 975,-	19 598,-	I/100 km	6,3 S	6,9 S	6,8 S

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise, ²⁾RF

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der MX-5 der vierten Generation zeigt sich erfreulich sparsam. Schwierigkeiten gibt es hier und da mit dem Verdeck – unbedingt genau prüfen. Auch das Navigationssystem könnte hier und da zuverlässiger sein.

Vorname Nachname

Tests in diesen Ausgaben

MX-5 G 1.5: Test 19/15; MX-5 G 131: Vergleichstest 21/16; MX-5 G 1.5 und 2.0 i-Loop: Vergleichstest 10/16; Mazda MX-5 RF: Test 6/17; MX-5 G 160: Test 8/17; MX-5 G 184: Test 20/18, Impr. 20/21; MX-5 G 184 RF: VT 23/22.

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

MERCEDES SLK, SLC

DER ROADSTER mit dem winterfesten Variodach gehört in seiner dritten Generation zu den besonders wertstabilen Autos auf dem Gebrauchtwagenmarkt.



Die bequemen Sportsitze sind Serie im Roadster. Einen V6-Motor gab es nur bis zur Modellpflege 2016 im SLK 350

Der 1996 auf Basis der C-Klasse entwickelte Mercedes SLK war vom Start weg ein Verkaufsschlager. Die dritte Generation (R 172) des Stahldach-Roadsters kam Anfang 2011 auf den Markt und hatte bereits jede Menge moderne Technik an Bord. Mit der Modellpflege im Frühjahr 2016 erfolgte die Umbenennung in SLC, Mitte 2020 wurde die R-172-Baureihe dann eingestellt.

Wie beim Vorgänger war auch beim R 172 der ausreichend starke Vierzylinder-Benziner im SLK 200 am beliebtesten, der im Mai 2015 einen neuen Zweiliterturbo bekam und als letzter SLK mit Schaltgetriebe zu haben war. Zeitgleich wurde der 250 zum 300 (245 statt 204 PS) befördert, alle Modelle erfüllten ab da die Euro-6-Norm. Weiterer Vorteil: Die Steuerkette der M 274-Vierzylinder macht im Gegensatz zu den M 271-Vorgängern kaum noch Ärger. Sportlich wird es mit dem 3,5-Liter-V6 oder gar dem durstigen 5,5-Liter-V8 im SLK 55 AMG, die aber eher selten anzutreffen sind. Mit dem Basisfahrwerk lässt sich der SLK komfortabel und zügig bewegen. Dynamischer fährt er mit optionalem Adaptivfahrwerk und der Sportlenkung aus der C-Klasse.

Bei der Verarbeitung gibt es ebenfalls wenig zu meckern, sowohl Qualität als auch Anmutung der verbauten Materialien machen einen hochwertigen Eindruck. Die solide Karosseriestruktur verschont sogar Modelle mit hoher Laufleistung vor Knar- oder Klappergeräuschen. Ein Beleg für die gute Verarbeitung ist ebenso das Variodach: Es gehörte von Anfang an zum SLK-Konzept und erwies sich in mehr als 20 Jahren als praktisch, dicht und zuverlässig. Allerdings reduziert es in geöffnetem Zustand das Kofferraumvolumen von 335 auf 225 Liter. Das Öffnen und Schließen geht binnen 20 Sekunden vonstatten, und die letzte Generation war erstmals auch mit einem Glaseinsatz im Dach zu haben, der sich per Knopfdruck verdunkeln lässt.

Mit sechs Airbags, intelligentem Licht, Pre-Safe-Bremse sowie Spurhalte- und Spurwechselassistenten war dieser SLK beziehungsweise SLC bis zum Schluss auf der Höhe der Zeit. *Henning Busse*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mit dem aufgeladenen Vierzylinder ist man bei geringem Verbrauch gut motorisiert, egal ob als 180 oder 200. Der Diesel ist mit 4,4 Litern Normverbrauch sparsam, aber recht anfällig (Steuerkette). Der 55 AMG mit seinem V8-Saugmotor ist ein Fall für Enthusiasten.

	180	200	AMG 43
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1595	1991	2996
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 5300	115 (156) bei 5300	135 (184) bei 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1200	300 bei 1200
Leergewicht/Zuladung	kg	1435/315	1455/315
Länge x Breite x Höhe	mm	4134 x 1810 x 1301	4134 x 1810 x 1304
Gepäckraum	l/VDA	335	335
Höchstgeschw.	km/h	226	240

Welches Modelljahr?

Bis auf kleinere Rückrufe war der SLK von Beginn an ein solides Fahrzeug. Wer auf Euro-6-Motoren Wert legt, wird erst bei Exemplaren fündig, die ab Mai 2015 gebaut wurden. Ab da kam der M 274-Vierzylinder zum Einsatz, dessen Steuerkette – im Gegensatz zum M 271-Vorgänger – keine Probleme macht.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Klimaanlage, MP3-/USB-Radio, Lederlenkrad und Sport-sitze sind serienmäßig, aber Leder, Sitzheizung, Xenon-Licht und Navi kosteten extra. Es lohnen auch das Fahrdynamik-Paket mit Direktlenkung und Adaptivfahrwerk, die Nackenheizung und das Windschott.

Was kostet er?

Ein gepflegter SLK 200 unter 60 000 km aus den frühen R 172-Baujahren startet bei rund 18 000 Euro. Die Einstiegshürde erhöht sich für einen SLC 180 ab dem Facelift 2016 mit weniger als 40 000 km auf 25 000 Euro, für einen SLC 43 AMG sind mindestens 40 000 Euro fällig.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	180	200	AMG 43	im Jahr	180	200	AMG 43
2023	–	–	–	Steuer	150,–	150,–	226,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	439,–	440,–	468,–
2021	–	–	–	Teilkasko	311,–	355,–	479,–
2020	–	27 287,–	44 861,–	Vollkasko	637,–	624,–	941,–
2019	22 731,–	25 613,–	39 032,–	Wartung	372,–	399,–	504,–
2018	21 619,–	23 911,–	35 860,–	l/100 km	6,3 S	6,5 S	7,8 SP

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Faltdach: Funktion und Dichtungen in Ordnung?**
- **Funktion Comand-System**

Rückrufe:

- **Fehlerhafte Stopmmutter an Spurstange der Hinterchse**
- **Diesel OM 651: Ölaustritt am Steuerkettenspanner, Riss in Hochdruck-Kraftstoffleitung**
- **Softwarefehler im ESP-System**

Was sagen die DEKRA-Experten?



Ein grundsätzliches Cabrio, das auch für Alltagsbetrieb taugt. Bei Gebrauchtfahrzeugbewertungen sind keine besonderen Schwächen erkennbar. Allenfalls ein Blick auf die Befestigung der Türverkleidung könnte lohnen. *Stefan Lenz*

Tests in diesen Ausgaben

SLK 250: Vergleichstest 2/12; SLK 350: Test 9/11, Vergleichstest 10/11, 14/12; SLK 55 AMG: Test 11/12; SLK 250 CDI: Test 1/12; SLC 300: Vergleichstest 16/16.

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

PORSCHE 911

VON 2011 BIS 2019 lief die Baureihe 991 vom Band. Der Elfer wurde in dieser Generation nochmals moderner und alltagstauglicher. Auch gebraucht ein Traumwagen.



Wer offen fahren will, kann dies mit dem Stoffverdeck-Cabrio oder dem mechanisch aufwendigeren Targa tun

Checkpunkte:

- Ölverlust am Antrieb
- Knarngeräusche am Verdeck (Cabrio)
- Entriegelung Kofferraum

Rückrufe:

- Rissbildung Abgasanlage
- Pleuelverschraubung (nur GT3)
- Kofferraum-Schlossbügel
- Zündereinheiten Seiten- und Beifahrerairbag
- Verklebung Windschutzscheibe
- Befestigung Kraftstoffleitung
- Warnblinkfunktion

Den üblichen Gebrauchtwagen-Einordnungen entzieht sich der 911, Nachfrage und Preise richten sich nach anderen Gesetzmäßigkeiten als etwa bei Kleinwagen. Selbst ein runtergerittener 996 mit über 200 000 Kilometern und unklarer Historie ist kaum unter 20 000 Euro zu finden, Raritäten wie der limitierte 911 R oder GT3 werden gebraucht über dem einstigen Neupreis gehandelt.

Im Herbst 2015 erhielt der 991 eine neue Motorgeneration, durchweg mit Dreiliter-Turbos (370 und 420 PS). Sauger gab es seitdem nur noch in Sondermodellen. Modelle vor dem Facelift mit 350 oder 400 PS sind gebraucht noch relativ leicht zu bekommen. Sehr begehrt sind indes die kräftigeren S-Varianten, ebenso jene mit dem heute gesuchten, serienmäßigen Siebengang-Schaltgetriebe. Doch rund 90 Prozent aller 991 besitzen das optionale Doppelkupplungsgetriebe PDK. Problemen, unter anderem an Auspuff, der Pleuelverschraubung beim GT3 oder dem Kofferraumschloss, begegnete Porsche mit Rückrufaktionen.

Dank des längeren Radstands bietet der 991 deutlich mehr nutzbaren Raum als seine Vorgängermodelle, obwohl die hinteren Sitze schon wegen des beschwerlichen Zustiegs weiterhin kaum zum Personentransport taugen. Eher lässt sich dort zusätzliches Gepäck verstauen, denn der vordere Kofferraum ist ebenfalls nicht üppig (115 bis 145 Liter). Der Preisklasse entsprechend sind Qualität und Verarbeitung hochwertig, an einigen Stellen irritiert jedoch preisgünstiger Kunststoff.

Exzellente Bremsen, volle Airbag-Ausstattung, aber zumindest bis zum Facelift wenig Assistenten – der 911 ist eben ein Sportwagen. Während der Federungskomfort selbst mit Adaptivdämpfern mäßig ausfällt, begeistern die Fahreigenschaften. Dank des längeren Radstands und des neu konstruierten Fahrwerks ist der 991 neutraler und einfacher zu fahren als sämtliche Vorgängermodelle. Immer noch Elfer-typisch: die sehr sensible, mitteilsame Lenkung und das ausgeprägte Reifenrubbeln bei langsamer Fahrt (Ackermann-Effekt).

Jörn Thomas

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Traditionalisten bevorzugen die Modelle bis Mitte 2015 mit frei saugendem 3,4- und 3,8-Liter-Boxermotor und 350 oder 400 PS (Carrera S). Die modernen Dreiliter-Turbos arbeiten jedoch spürbar Drehmomentstärker und sparsamer. Schaltgetriebe begehrter als PDK.

	Carrera	Carrera S	Turbo
Motorbauart/Zylinderzahl	Boxer/6	Boxer/6	Boxer/6
Hubraum	2981	2981	3800
Leistung	272 (370) bei 1/min bei 6500	309 (420) bei 6500	397 (540) bei 6000
max. Drehm.	450 Nm bei 1700	500 Nm bei 1700	710 Nm bei 2100
Leergewicht/Zuladung	1505/370	1535/380	1670/320
Länge x Breite x Höhe	4499 x 1808 x 1294	4499 x 1808 x 1295	4506 x 1808 x 1296
Gepäckraum	145 l/VDA	145	115
Höchstgeschw.	295 km/h	306	320

Welches Modelljahr?

Das hängt sehr vom bevorzugten Motor ab, die Unterschiede innerhalb der Baureihe sind gering. Immer eine gute Idee sind limitierte Sondermodelle, wie zum Beispiel der „50 Jahre 911“ von 2013 oder sämtliche GT-Modelle. Da ist erfahrungsgemäß ein ordentlicher Wertzuwachs garantiert.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Weniger ist mehr. Porsche-Puristen verzichten auf alles, was das Gewicht hochtreibt. PDK bringt Beschleunigungszehe, aber nicht unbedingt mehr Fahrspaß. Kein Tipp für Normalfahrer: die teure Karbonkeramik-Bremsanlage.

Was kostet er?

Gepflegte 991-Elfer aus seriösem Vorbesitz mit weniger als 100 000 Kilometern auf der Uhr starten bei etwa 70 000 Euro. Nach oben geht's weit ins Sechsstellige. Für Landstraßentouren muss es kein S-Modell sein. Coupé und Cabrio liegen preislich auf gleichem Niveau.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	Carrera	S	Turbo	im Jahr	Carrera	S	Turbo
2023	–	–	–	Steuer	250,–	268,–	310,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	349,–	351,–	442,–
2021	–	–	–	Teilkasko	444,–	456,–	610,–
2020	–	–	–	Vollkasko	1882,–	1920,–	3340,–
2019	83 286,–	94 421,–	128 226,–	Wartung	815,–	852,–	981,–
2018	78 197,–	87 104,–	118 188,–	l/100 km	8,3 SP	8,7 SP	9,1 SP

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der zeitlose Klassiker im Sportwagenssegment. Gute Verarbeitung, starkes Bremsverhalten und zuverlässiges Multimediasystem machen Freude. Allerdings sind eine Reihe von Rückrufen offen – hier sollten Käufer genau hinschauen.

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

911 Carrera S: Vergleichstest 15/14, Dauertest 22/15; 911 Carrera Cabrio: Vergleichstest 10/16; 911 Carrera S Cabrio: Vergleichstest 12/12; 911 Turbo Cabrio: Vergleichstest 7/14; 911 4S Targa: Test 17/14.

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

PORSCHE BOXSTER, CAYMAN

BOXSTER UND CAYMAN der Baureihe 981 mit Sechszylinder-Boxer sind ohne Umwege über die Niederungen der Kiesplätze direkt zu Liebhaberstücken gereift.



Die meisten 981er wurden mit dem Doppelkupplungsgetriebe PDK verkauft. Gekapselter Motor vor dem hinteren Laderaum

Objektiv kann man Porsches Mitte 2024 ausgelaufenen Mittelmotor-Sportlern des Typs 718 mit Vierzylinder-Turbo nichts vorwerfen, sie verwöhnen mit Leistung und Drehmoment satt. Fans der Marke fehlt jedoch der emotionale Sound der Sechszylinder-Boxer. Weshalb die Nachfrage nach der letzten Sechszylinder-Baureihe 981, gebaut von 2012 bis 2016, weiterhin sehr stabil ist.

Da passt einfach die Klangkulisse der hoch drehenden Sauger zur beeindruckenden Performance, die beim Boxster leistungsmäßig vom 2,7-Liter-Basismodell mit 265 PS über „S“ (315 PS) und „GTS“ (330 PS) mit jeweils 3,4 Litern Hubraum bis zum sehr seltenen Topmodell Boxster Spyder mit 375 PS und Handschaltung reicht. Bei letzterem drückt der 3,8-Liter aus dem Cayman GT4 mächtig voran, außerdem übernahm der Spyder Front und Heck vom sportlichsten Mittelmotor-Coupé. Alle Cayman (Typ 981c) leisteten stets zehn PS mehr als die entsprechenden Boxster-Modelle.

Egal ob offen oder geschlossen, unter 45000 Euro ist ein erstrebenswertes Basismodell derzeit kaum zu haben. Erstrebenswert steht hier für Laufleistungen unter 80000 Kilometern, eine lückenlos belegbare Wartungshistorie und eine Händlergarantie. Dabei steht bei Kaufinteressenten insbesondere das auch auf weitere Erwerber übertragbare Gütesiegel „Porsche Approved“ hoch im Kurs, unter dem Porsche zum stattlichen Preis umfassende Garantieleistungen für Gebrauchtfahrzeuge anbietet.

Mitunter eine lohnenswerte Investition. Denn die Baureihe 981 ist zwar wesentlich ausgereifter als die Vorgänger-Generation 987, aber nicht mangelfrei. Klappergeräusche an Türinnenverkleidungen oder aus dem Kofferraum sind allenfalls lästig, doch Motorschäden als Folge defekter Injektoren der Direkteinspritzung können richtig ins Geld gehen. Teuer kommt ebenso der Austausch leckender Kühlmittelleitungen, mitunter muss dafür der Motor raus. Wie bei allen Porsche braucht es auch bei Boxster und Cayman finanzielle Reserven, um den enormen Fahrspaß genießen zu können.

Uli Holzwarth

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Kühlwasserverlust an Kühlmittelleitungen?**
- **PDK-Getriebe ruckelfrei?**
- **Erledigung evtl. Rückrufe**

Rückrufe:

- **Bruch Hinterachsträger**
- **Kofferraum-Schlossbügel**
- **Beifahrer-Airbag (Cayman)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der drehfreudige 2,7-Liter-Basismotor überzeugt mit Sound und klasse Fahrleistungen, doch der 3.4 in den S- und GTS-Modellen schiebt spürbar nachrücklicher voran. Noch mehr bieten die sehr seltenen Topmodelle mit dem 3,8-Liter-Sechszylinder.

	Boxster	Boxster S	Cayman GT4
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/6
Hubraum	2706	3436	3800
Leistung	195 (265)	232 (315)	283 (385)
bei 1/min	bei 6700	bei 6700	bei 7400
max. Drehm.	280 bei 4500	360 bei 4500	420 bei 4750
Leergewicht/Zuladung	1405/240	1415/240	1415/225
Länge x Breite	4374 x 1801	4374 x 1801	4438 x 1817
x Höhe	x 1282	x 1281	x 1266
Gepäckraum	I/DA	280	425
Höchstgeschw.	264	279	295

Welches Modelljahr?

Die beiden sportlichsten Varianten Boxster Spyder und Cayman GT4 brachte Porsche erst 2015 zum Abschied der 981er-Baureihe. Ansonsten gibt es kein hervorzuhebendes Modelljahr. Achten sollte man jedoch auf Erledigung eventueller Rückrufe, welche die Modelle aller Baujahre betreffen können.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Preisliste der Mittelmotor-Sportler umfasste rund 50 Seiten, die Kaufinteressenten vorab studieren sollten. Modelle mit Doppelkupplung PDK überwiegen klar. Über kurz oder lang dürften jedoch – wie in den USA – die Handschalter in den Mittelpunkt des Interesses sportlicher Puristen rücken, weshalb hier langfristig eine höhere Preisstabilität zu erwarten ist.

Was kostet er?

Gepflegte 981er-Basismodellen von Boxster und Cayman starten bei etwa 45000 Euro, mindestens 15000 Euro mehr kosten 3,4-Liter mit weniger als 50000 km. Vergleichbare 3,8-Liter liegen bei knapp 100000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	2.7	3.4	GT4	im Jahr	2.7	3.4	GT4
2023	–	–	–	Steuer	256,–	302,–	362,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	405,–	411,–	507,–
2021	–	–	–	Teilkasko	429,–	479,–	547,–
2020	–	–	–	Vollkasko	1032,–	1016,–	3192,–
2019	–	–	–	Wartung	651,–	678,–	794,–
2018	–	–	–	I/100 km	8,4 SP	9,0 SP	10,3 SP

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte Generation reduziert den Verbrauch dank elektromechanischer Lenkung und öffnet das Verdeck schneller als der Vorgänger. Platz für Gepäck ist knapp, zumal die Wärmedämmung zwischen Motor und hinterem Kofferraum nicht überzeugt.

Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

Boxster S: Einzeltest 13/12, Vergleichstest 14/12, 16/13, 8/14;
Cayman: Vergleichstest 24/14; Cayman S: Vergleichstest 7/13, 16/14;
Cayman GTS: VT 6/15; Cayman GT4: Vergleichstest 12/15.

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

VW BEETLE CABRIO

DIE SCHÖNSTE MÖGLICHKEIT, einen offenen VW zu fahren, bot bis 2018 die zweite Beetle-Generation. Anders als bei Golf VI Cabrio und Eos hat sie Klassiker-Potenzial.



Der Kofferraum des Cabrios fasst nur 225 Liter, beim Coupé sind es 310 Liter. Das Cockpit ist bei beiden übersichtlich

Das Werk Puebla in Mexiko hat für VW eine besondere Bedeutung. Hier krabbelte 2003 der letzte klassische Käfer vom Band, während sein Retro-Nachfolger New Beetle (1997 bis 2010) längst produziert wurde. 2011 löste ihn der Beetle ab, um den es hier geht; auf der Plattform des Golf VI aufgebaut, lief er bis 2019. Als Cabrio war er von 2013 bis 2018 in Deutschland erhältlich, das Coupé spielte nur eine Nebenrolle.

Auch heute noch gefällt der Beetle als solides und preiswertes Auto. Im Fond ist sein Platzangebot naturgemäß knapp; im Cabrio sitzt sich's eng, mit steiler Rückenlehne. Übersichtlichkeit und Stauraum sind ebenfalls dürftig – hinter der winzigen Ladelupe liegen beim offenen Beetle nur 225 Liter Volumen. Das elektrohydraulische Verdeck jedoch ist bestens isoliert und lässt sich bis Tempo 50 öffnen.

Der Fahrer freut sich über ein nett gemachtes Cockpit mit simpler Bedienung. Mit der präzisen, direkten Lenkung lässt sich der Fronttriebler leicht auf Kurs halten, nur beim Komfort fordert die straffe Fahrwerksabstimmung Kompromisse. Die Mehrlenker-Hinterachse war beim Cabrio (aber nicht beim Coupé) Standard, achten Sie bitte auf beginnenden Kantenrost! Und die Karosserie wirkt nicht ganz so steif, die Verarbeitung mitunter zudem etwas leger; schief eingestellte Seitenscheiben sind bei gebrauchten Autos keine Ausnahme.

Das Motorenprogramm war übersichtlich. Zum Cruisen genügt der Basis-Benziner 1.2 TSI mit 105 PS, dessen Steuerkettenprobleme beim Start des Beetle schon weitgehend ausgemerzt waren, ähnlich wie die fehlerhaften Kolbenringe beim 2.0 TSI (200 PS). Machen Sie jedoch einen weiten Bogen um den 1.4 TSI mit 160 PS – der „Twincharger“ mit Turbo und Kompressor laboriert an multiplen Problemen.

Die Diesel mit 105 und 140 PS aus der Problemreihe EA189 wurden Ende 2014 vom 2.0 TDI des Typs EA288 abgelöst, der 110 oder 150 PS leistet und die Euro-6-Norm erfüllt. In diesem Zuge wurden auch die Benziner aktualisiert. 2016 erhielt der Beetle ein kleines Facelift. *Carl Nowak*

Checkpunkte:

- Einstellung Fensterheber
- Rostansatz Hinterachse
- Wirkung der Bremsen

Rückrufe:

- Kraftstoffsystem undicht
- Blasenbildung an den Bremskolben
- Ausfall Nockenwellenversteller

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Klarer Tipp: 1.4 TSI mit 150 PS (ab 2014), und zwar mit Schaltgetriebe statt Doppelkupplung. Der 2.0 TSI mit 200 oder gar 220 PS ist zwar deutlich sportlicher, aber auch teurer. Die Dieselmotoren mit Euro-5-Einstufung sind von der Abgas-Malaise betroffen.

	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1395	1984
Leistung	kW (PS)		
	77 (105)	110 (150)	162 (220)
	bei 1/min	bei 5000	bei 4500
	bei 4500	bei 1500	bei 1500
max. Drehm.	Nm bei 1/min		
	175	250	350
Leergewicht/Zuladung	kg		
	1316/444	1364/446	1420/440
Länge x Breite	mm		
	4278 x 1808	4278 x 1808	4278 x 1808
x Höhe			
	x 1486	x 1486	x 1486
Gepäckraum	l/VDA		
	310–905	310–905	310–905
Höchstgeschw.	km/h		
	180	203	231

Welches Modelljahr?

Abgesehen vom Mini-Facelift 2016 verlief das Leben des Beetle ereignisarm. Bei den 1.2-TSI-Motoren bis 2012 gab es einen Rückruf wegen eines fehlerhaften Ladedruckstellers, und Modelle mit dem 2.0 TSI von 2011 bis 2015 hatten Probleme mit dem Nockenwellenversteller. Einen Diesel-Beetle sollten Sie erst ab Modelljahr 2015 kaufen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis bringt neben den wichtigsten Sicherheitsfeatures auch MP3-Radio, Berganfahrhilfe und elektrische Fensterheber mit, aber keine Klimaanlage. Parksensoren, Rückfahrkamera, Xenonscheinwerfer und beim Cabrio Sitzheizung machen ebenfalls Sinn.

Was kostet er?

Das Beetle Cabrio scheint den Status eines Liebhaberautos erlangt zu haben, denn das Angebot an Gebrauchtwagen ist ausgesprochen klein. Unter 80 000 Kilometern Laufleistung geht es als 1.2 TSI mit einfacher Ausstattung bei etwa 13 000 Euro los. Der empfehlenswerte 1.4 TSI (150 PS) kostet mit ähnlichem Kilometerstand mindestens 5000 Euro mehr. Für Seltenheiten wie das Karmann-Sondermodell werden große Preisaufschläge verlangt.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	im Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI
2022	–	–	–	Steuer	80,–	82,–	154,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	536,–	466,–	461,–
2020	–	–	–	Teilkasko	257,–	341,–	430,–
2019	–	–	–	Vollkasko	652,–	679,–	721,–
2018	–	–	–	Wartung	249,–	271,–	371,–
2017	15 946,–	17 124,–	19 707,–	l/100 km	5,3 S	5,3 S	6,6 S

Quelle: DAT; * Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Beetle verknüpft Käfer-Nostalgie mit moderner Technik. Als Neuwagen 2019 eingestellt, bleibt er auf dem Gebrauchtwagenmarkt verfügbar. Augenfalliger typischer Mangel: ölflechte Motoren – hier vor dem Kauf genau hinschauen. *Jens Essmann*

Tests in diesen Ausgaben

Beetle 1.2 TSI: Vergleichstest 1/12; Beetle Cabrio 1.4 TSI: VT 8/16; Beetle 2.0 TSI: Test 24/11; Beetle Cabrio 2.0 TSI: VT 17/13; Beetle 2.0 TDI: VT 2/13, 8/13; Beetle Cabrio 2.0 TDI: Test 9/13.

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

SUV & GELÄNDE

Nicht nur bei den Neuwagen nehmen SUV aller Größen mittlerweile die Führungsposition ein, auch auf dem Gebrauchtmrkt werden die Stadtgeländewagen stark nachgefragt – erkennbar am **HOHEN PREISNIVEAU** der Modelle im Vergleich zu den konventionellen Pkw-Pendants.

Anders als echte Geländewagen hatten die SUV noch nie Abenteuer und Förster im Visier. Stattdessen eroberten die hochbauenden Karosserien mit erhöhter Sitzposition Familien und Langstreckenfahrer. Vor allem kompakte Modelle wie VW Tiguan, Ford Kuga und Co. stehen hoch im Kurs. Den Allradantrieb brauchen hingegen nur wenige, weshalb die Unterhaltskosten dank weitgehend identischer Technik nicht mehr viel höher sind als bei einem Pkw mit gleicher Plattform.

Diese Qualitäten haben sich längst auch unter den Gebrauchtwagenkäufern herumgesprochen, in der Beliebtheit sind die Hochbeiner heute weitestgehend auf Augenhöhe mit Kompakt- und Mittelklasse. Bei den SUV reicht die Auswahl von kleinen Fronttrieblern wie Peugeot 2008 und Renault Captur über den VW T-Roc bis zu Fünf-Meter-Trumms wie BMW X5/X6 oder Porsche Cayenne.

In den Autobörsen gibt es gebrauchte SUV in stattlicher Anzahl, wengleich auch hier das Angebot in den letzten Jahren spürbar geschrumpft

ist. Die höhere Nachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen (in Folge stark gestiegener Neuwagenpreise) und verunsicherte Fahrzeughalter, die ihre Autos länger fahren als zuvor, machen sich in der Größe und den (hohen) Preisen des aktuellen Angebots bemerkbar.

Selbst ein Mini-SUV wie der Renault Captur II kostet mit alltagstauglichem Vierzylinder-Turbobenziner und weniger als 50 000 Kilometern auf der Uhr 16 500 Euro aufwärts. Darf's ein bisschen mehr sein? Dann hält sich zum Beispiel der Kia Sportage IV mit ähnlicher Laufleistung, Euro-6-Diesel, Allrad und 185 PS ab 23 000 Euro bereit. Gebrauchte Premiummodelle wie der Audi Q5 oder Volvo XC90 sind mit Laufleistungen bis 100 000 Kilometer in der Regel erst ab deutlich über 30 000 Euro zu bekommen.

Beim Kauf eines Diesel-SUV ist übrigens Vorsicht geboten. Viele erfüllen nur die Euro-5-Abgasnorm. Und mit Euro 6 drohen Probleme bei der AU, die seit Juli 2023 eine Partikelmessung vorsieht. Andererseits verbrauchen Benzin-SUV meist spürbar mehr als ihre Diesel-Brüder.

WAGEN



INHALT

Audi Q5	138	Mercedes GLE	158
Audi Q3	140	Mini Countryman	159
BMW X3/X4	141	Nissan Qashqai	160
BMW X1	142	Opel Crossland	161
BMW X5/X6	144	Opel Grandland	162
Dacia Duster	145	Peugeot 2008	164
Ford Kuga	146	Porsche Cayenne	165
Ford Puma	148	Range Rover Evoque	166
Honda CR-V	150	Renault Captur	167
Hyundai Tucson	151	Toyota RAV 4	168
Kia Sorento	152	Volvo XC90	169
Kia Sportage	154	VW T-Roc	170
Mazda CX-5	155	VW Touareg	171
Mercedes GLA	156	VW Tiguan	172
Mercedes GLC	157		

AUDI Q5

DER MITTELKLASSE-SUV von Audi ist ein komfortables und hochwertiges Auto. Seine Qualität ist gut – mit kleinen Einschränkungen.

Sieben Jahre lang, von 2017 bis 2024, war die zweite Generation des Q5 auf dem Markt, 2021 vom Schwestermodell Sportback mit flacherer Dachlinie ergänzt. Beide Autos verkauften sich gut, und das ist kein Wunder. Sitze, Raumangebot vorne, Abrollkomfort – die mittlere SUV-Baureihe von Audi bietet schon fast Oberklasse-Vibes.

Als enger Verwandter des A4 basiert der Q5 auf dem Längsbaukasten des Hauses. Auf knapp 4,7 Meter Länge und gut 2,80 Meter Radstand bietet er seinen Passagieren reichlich, aber nicht üppig Platz. Das Gepäck reist in einem Abteil mit, das 550 bis 1550 Liter Volumen bietet; beim Sportback und bei den Plug-in-Hybriden ist es etwas kleiner.

In den ersten Jahren liefen viele Bedienungsfunktionen über einen Dreh-Drück-Steller plus

Touchpad, seit dem Facelift 2020 über einen Touchscreen. Auch bei den Aggregaten gab es einige Modifikationen. Ab 2018 leistete der Einsteiger-TDI 163 statt 150 PS, beim Basis-Benziner wuchs die Leistung 2019 um 55 auf 245 PS. 2021 debütierten zwei Plug-in-Hybride mit 299 und 367 PS Systemleistung.

Beim S-Modell wich der 3.0 TFSI (354 PS) im Jahr 2020 einem TDI mit 347 PS. Obwohl er einen elektrischen Zusatzverdichter besitzt, leidet er an der typischen Schwäche aller neueren V6-Diesels von Audi, dem verzögerten Kraftaufbau beim Gasgeben. Bei der Modellpflege erhielten alle Motoren Mildhybrid-Systeme. Ihr Spritspar-Effekt hält sich in Grenzen; in einigen Autos bereitet ihr Generator wegen Feuchtigkeitseintrag oder einer defekten Zusatz-Kühlmittelpumpe Probleme.

Für die Kraftübertragung im Q5 stehen Sechsgang-Schaltgetriebe, Siebengang-Doppelkuppler und Achtstufen-Wandler bereit, sie arbeiten allesamt unauffällig. Je nach Typ der Automatik hat der Q5 einen selbsttätig zuschaltenden oder permanenten Quattro-Antrieb. Exemplare mit Handschaltung und/oder Frontantrieb sind rare Exoten.

Als Audi vom alten Schlag beeindruckt der Q5 der zweiten Generation mit seiner dauerhaften Karosserie- und Interieurqualität, selbst sechsstellige Laufleistungen können ihr kaum etwas anhaben. Doch auch der in Mexiko gebaute SUV musste Rückrufe hinnehmen. Einer betraf die unteren Querlenker der Hinterachse, deren Buchsen sich lockern konnten, und bei einem anderen stand der Hauptbremszylinder im Fokus. *Dirk Gulde / ko*

Schwarze Lackierungen sind beim Q5 besonders beliebt. Im Bild ein frühes Exemplar vom Baujahr 2017





Cockpit mit Digitalanzeige und sehr guten Sportsitzen. Die tadellose Bedienung wurde mit dem Facelift schlechter



Längs eingebaute TDI- und TFSI-Aggregate mit vier oder sechs Zylindern. Leistung von 150 bis 354 PS (SQ5 TFSI)



Checkpunkte:

- Funktion Fensterheber und elektrische Heckklappe?
- Puffer Stoßdämpfer okay?
- Funktion Heckleuchten?

Rückrufe:

- Labile Radhausblenden
- Hauptbremszylinder
- Spiel an der Hinterachse
- Bremsstäbe Hinterachse
- Rückhaltesysteme

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer sparen will, sollte den Basisdiesel ins Auge fassen. Kraftvoller voran geht's mit den Vierzylinder-Benzinern und speziell mit den beiden Plug-in-Hybriden (TFSIe). Richtig satten Durchzug bieten die V6-TDI mit bis zu 700 Nm Drehmoment.

	2.0 TFSI	55 TFSIe	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1984	1984	1968
Leistung	185 (252)	270 (367)	110 (150)
bei 1/min	bei 5000	bei 5000	bei 3250
max. Drehm.	370 bei 1600	500 bei 1600	320 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1795/605	2105/515	1735/585
Länge x Breite	4663 x 1893	4663 x 1893	4663 x 1893
x Höhe	x 1659	x 1659	x 1659
Gepäckraum	l/vDA	465-1405	550-1550
Höchstgeschw.	240	239	206

Welches Modelljahr?

Zwei Daten in der Modellgeschichte sollte man beachten: die Umstellung der Motoren auf die Stufe Euro 6d-Temp im August 2018 und das Facelift 2020, bei dem der bewährte Dreh-/Drück-Steller einem Touchscreen zum Opfer fiel. Wenn es um Zuverlässigkeit und Qualität geht, müssen sich Q5-Interessenten auf keine bestimmten Baujahre beschränken.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die meisten gebraucht angebotenen SUV sind sehr großzügig ausgestattet; Autos ohne Lederbezüge, Navigation und Automatikgetriebe gibt es kaum. Zu den Extras, die wir empfehlen, zählen Parksensoren vorn und hinten, die Rückfahrkamera, die Luftfederung und der Radar-Tempomat, mit dem sich lange Strecken sehr entspannt abspulen lassen.

Was kostet er?

Als Gebrauchter ist der Q5 sehr teuer. Im Bestand sind Diesel am häufigsten vertreten - und schon die Vierzylinder-TDI sind mit weniger als 100 000 Kilometer Laufleistung unter 35 000 Euro kaum zu finden. Benziner und Plug-in-Hybride kosten noch einmal 3500 Euro mehr. Beim Sportback ist die Relation ganz ähnlich, nur dass er etwa 5000 Euro höher gehandelt wird, weil er höchstens vier Jahre alt ist. Ein Tipp: Muss es eigentlich ein Q5 sein - oder kann ein A4 Avant nicht alles genauso gut? Einige Tausender preiswerter ist er auf jeden Fall.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.0 TFSI	55 TFSIe	2.0 TDI	im Jahr	2.0 TFSI	55 TFSIe	2.0 TDI
2023	-	44 577,-	-	Steuer	158,-	248,-	234,-
2022	-	40 525,-	-	Haftpflicht	645,-	673,-	658,-
2021	-	36 842,-	-	Teilkasko	773,-	629,-	548,-
2020	-	31 338,-	-	Vollkasko	1419,-	1437,-	1319,-
2019	-	29 360,-	-	Wartung	343,-	452,-	393,-
2018	26 210,-	-	21 175,-	l/100 km	6,8 S	2,0 S ²⁾	4,5 D

Quelle: DAT; ¹⁾ Händlerverkaufspreise; ²⁾ + 17,5 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der zweite Q5 punktet neben wertiger Verarbeitung mit verbessertem Fahrverhalten im Vergleich zum Vorgänger. Relativ häufige Fehler im Klima-Display beeinträchtigen die Funktion zum Glück nicht. Wenn ACC an Bord ist, verschleißten die hinteren Bremsen recht schnell. *Jens Essmann*

Tests in diesen Ausgaben

Q5 2.0 TDI Quattro (190 PS): Vergleichstest 7/17; Q5 2.0 TFSI Quattro (252 PS): VT 4/17; Q5 3.0 TDI Quattro (286 PS): VT 1/18; Q5 55 TFSI e Quattro (367 PS): VT 1/20; Q5 Sportback (alle): Fahrbericht 4/21.

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

AUDI Q3

EIN FACELIFT blieb dem Kompakt-SUV mit den vier Ringen bislang erspart, so gut verkaufte er sich. Als Gebrauchter ist er zuverlässig, beliebt – und teuer.



Klassisch-technoides Audi-Cockpit mit Top-Bedienung der Klimaanlage. Bild unten: der Q3 Sportback mit fließendem Heck

So etwas nennt man wohl die Gnade der frühen Geburt. Der Q3 der zweiten Generation startete 2018 auf den Markt, kurz bevor der VW-Konzern die evo-Generation seines Modularen Querbaukastens einführte. Das ersparte dem Kompakt-SUV von Audi den sattsam bekannten Ärger mit Software und Bedienung, und die Modellgeschichte konnte ungestört ihren Lauf nehmen. Der Sportback folgte 2019, noch im gleichen Jahr debütierte der fünfzylindrige RSQ3. Danach kam nichts mehr, außer ein paar neuen Ausstattungen. Kein Facelift, nichts – noch heute rollt das Auto nahezu im Urzustand aus der Fabrik im ungarischen Győr.

Das zeigt, dass der Q3 ein großer Wurf war. Vier-einhalb Meter lang, bietet er fünf Menschen reichlich Platz, hinter ihnen bleiben 530 Liter für das Gepäck. Die Fondsitze lassen sich verschieben, ihre Lehnen in sieben Stufen einstellen. Legt man sie ganz flach, wächst der Kofferraum auf 1525 Liter (Sportback: 1400 l). Die guten Sitze und das harmonische Fahrwerk tragen ebenfalls zum Reisekomfort bei. Und der Fahrer erfreut sich an der Ergonomie. Natürlich muss er sich viel ertouchen, aber unter dem Display liegt ein prachtvoll altmodisches Klima-Bedienfeld mit hochpräzise rastenden und klickenden Drehreglern.

Attraktiv ebenso die Antriebe: Vierzylinder-Benziner von 150 bis 245 PS und Diesel von 150 bis 200 PS, ab 190 (TFSI) beziehungsweise 150 PS (TDI) auch mit Allradantrieb. Dazu kommt der Plug-in-Hybrid, der allerdings drei Nachteile hat: schwache Traktion wegen des Frontantriebs und des Akkus im Heck, 150 Liter Stauraum weniger und nur rund 50 km reine E-Reichweite im WLTP, was heute nicht mehr viel ist.

Probleme? Die Rückruf-Liste ist, den hohen Stückzahlen des MQB geschuldet, nicht gerade kurz. Beim 1.5 TFSI verdient das Doppelkupplungsgetriebe S tronic einen Funktionscheck, manche Q3-Fahrer berichten von einer polternden Vorderachse. Und durch das optionale Panorama-Glasdach kann Wasser in den Innenraum gelangen. Wenn Sie einen gebrauchten Q3 haben wollen, dann kaufen Sie ihn mit Verstand und mit der Nase.

Johannes Köbler

Checkpunkte:

- Panoramadach undicht?
- Polternde Vorderachse?
- Arbeitsweise S tronic?

Rückrufe:

- Bruchgefahr Heckscheibe
- Solidität Sitzgestell
- Funktion Beifahrerairbag
- Funktion Sicherheitsgurt
- Bremspedalplatte labil
- Hochvolt-Sicherung (beim Plug-in)
- Motorabdeckung lose
- Funktion Lenkgetriebe

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Drei von fünf Q3-Käufern in Deutschland haben sich aus guten Gründen für die 150 PS-Aggregate entschieden – den 1.5 TSI (mit 48V-Mildhybrid) und den 2.0 TDI. Noch ein Tipp: der Plug-in-Hybrid (245 PS). Sehr teuer, dafür mit Gänsehaut-Garantie: die 400-PS-Kanone RSQ3.

		35 TFSI	45 TFSIe	35 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4+E	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1498	1395	1968
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 5000	110 (150) bei 5000	180 (245)	110 (150) bei 3000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1500	400	360 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	kg	1525/475	1815/505	1655/500
Länge x Breite x Höhe	mm	4484 x 1849 x 1616	4484 x 1849 x 1616	4484 x 1849 x 1616
Gepäckraum	lVDA	530–1525	380–1375	530–1525
Höchstgeschw.	km/h	206	210	203

Welches Modelljahr?

Da der Q3 nie überarbeitet wurde, spielt das Modelljahr keine große Rolle. Die Diesel sind mindestens nach Euro 6d-TEMP sauber, seit Februar 2024 sogar nach Euro 6e.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Linien heißen Q3, advanced und S line. Als Q3 advanced steht der SUV auf 18-Zoll-Rädern. Bei der S line gibt's ein Sportfahrwerk, beim Sportback S line dazu die variabel übersetzte Progressivlenkung. Tipps für Kenner: adaptive Dämpfer, Matrix-LED-Licht, elektrische Heckklappe, Sportsitze, das große Audi virtual Cockpit mit Navigation, Bang & Olufsen-Sound, adaptiver Fahrassistent und Einparkassistent.

Was kostet er?

Er kostet viel. Der Q3 will ja ein kompakter Premium-SUV sein, und solche Autos sind extrem gefragt. Wenn die Laufleistung unter 80.000 km liegen soll, gelten folgende Einstiegspreise: 1.5 TSI ab 25.000 Euro, Diesel ab 28.000. Plug-ins, die immerhin 15 Prozent des Angebots ausmachen, fangen bei 27.000 Euro an.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	35 TFSI	45 TFSIe	35 TDI	im Jahr	35 TFSI	45 TFSIe	35 TDI
2024	33.588,-	35.534,-	34.281,-	Steuer	131,-	28,-	267,-
2023	30.535,-	32.304,-	32.412,-	Haftpflicht	507,-	536,-	520,-
2022	27.760,-	29.368,-	30.386,-	Teilkasko	346,-	325,-	772,-
2021	25.238,-	26.698,-	27.623,-	Vollkasko	782,-	750,-	986,-
2020	23.869,-	–	25.874,-	Wartung	322,-	374,-	365,-
2019	21.608,-	–	22.929,-	l/100 km	6,3 S	1,3 S ²⁾	5,2 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise, ²⁾+16,7 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Unbedingt den Fußraum auf Feuchtigkeit prüfen, denn das Panoramadach ist nicht selten undicht. Defekte gibt es auch häufig beim Stellmotor des Tankdeckels. Darauf achten, dass die Software regelmäßig upgedated wurde - hier gab es Probleme mit schneller Entladung der Starterbatterie.

Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

Q3 generell: Kaufberatung 4/22; Q3 35 TFSI: Vergleichstest 26/18; Q3 45 TFSI Quattro: VT 17/19, 26/19; Q3 35 TDI Quattro: Vergleich 11/19; Q3 Sportback 40 TDI Quattro: VT 4/20; RS Q3: VT 3/22.

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

BMW X3, X4

VIELE TALENTE beweist der BMW X3 der dritten Generation (G01) bereits seit seinem Debüt 2017. Auch als Gebrauchtwagen macht er bislang eine gute Figur.



Astreine Bedienung im Cockpit. 25 bzw. 170 Liter knapst das X4 Heck von den 550 bis 1600 Litern Ladevolumen des X3 ab

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Fahrwerksverschleiß**
- **Bremsverschleiß**

Rückrufe:

- **AGR-Modul: Brandgefahr**
- **Bremssattel hinten (Bj. 2018)**
- **Airbags (bis Bj. 2019)**
- **Bruchgefahr Spurstange (bis Baujahr 2019)**
- **Bremskraftverstärker**
- **Verzurrschienen im Kofferraum (alle Baujahre)**

Größer und geräumiger als ihre Vorgänger startete die dritte Generation des X3 im Jahr 2017. Ein Jahr später folgte der X4 der Baureihe G02 - erneut als Schrägheckvariante des SUVs mit flacherem Dach. Abgesehen von minimalen Ausstattungsunterschieden und einer angepassten Frontpartie sind X3 und X4 nahezu identisch. Lediglich der Basisdiesel sDrive 18d sowie die Plug-in-Hybridversion xDrive 30e waren in der sportlicheren Coupé-Variante nicht erhältlich.

Bevor Ihnen angesichts all der Zahlen der Kopf schwirrt, konzentrieren wir uns auf das Wesentliche. Besonders hervorzuheben sind bei X3 und X4 der hohe Langstreckenkomfort und das exzellente Handling. Egal ob in Kurven, über Bodenwellen oder auf langen Fahrten - stets spürt man, dass die technischen Zwillinge ihre Plattform mit dem aktuellen Dreier (G20) sowie dem Ende 2023 abgelösten Fünfer (G30) teilen. Hinzu kommen der großzügige Innenraum und die bewährte BMW-Bedienlogik, die es in dieser Form künftig nicht mehr geben wird.

Weniger Lob verdient das Fahrwerk in puncto Haltbarkeit. Obwohl X3 und X4 nicht zu den schwersten ihrer Klasse zählen, zeigen sich Stoßdämpfer und Gelenke wie Spurstangenköpfe oder Lenkerbuchsen überdurchschnittlich anfällig. Davon besitzen die SUV-Geschwister viele - schließlich sorgt die aufwendige Mehrlenkerkonstruktion für das gute Fahrverhalten, reagiert aber empfindlich auf Verschleiß mit Vibrationen oder Poltergeräuschen.

Abgesehen davon zeigen sich die Mittelklasse-SUV auch als Gebrauchtwagen ebenso zuverlässig wie ihre Vorgänger. Wiederkehrende Schwachstellen sind gelegentliche Materialfehler oder eine stellenweise nachlässige Verarbeitung des Innenraums. So kann etwa schon um die 100 000-Kilometer-Marke der Startknopf bis auf das weiße Plastik abgenutzt sein. Viel wichtiger: Die früheren BMW-Steuerkettenprobleme sind beim aktuellen X3 und X4 längst Geschichte. Ein essenzielles Detail für Anhängerfahrer: Je nach Motorisierung dürfen bis zu 2400 Kilogramm gezogen werden. *Andreas Jüngling*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer sich's leisten kann, sollte den Dreiliter-Diesel genießen. Er überzeugt mit Sparsamkeit, Langlebigkeit und vorbildlicher Laufkultur. Auch die Vierzylinder-Benziner und Diesel ab 184 PS sind eine gute Wahl. Die Hybridversion auf Basis des 30i bleibt hingegen eine Seltenheit.

	xDrive 20i	xDrive 20d	xDrive 30d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/6
Hubraum	1998	1995	2993
Leistung	135 (184)	140 (190)	210 (286)
bei 1/min	bei 5000	bei 4000	bei 4000
max. Drehm.	300 bei 1350	400 bei 1750	650 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1810/590	1910/590	2005/545
Länge x Breite	4708 x 1891	4708 x 1891	4708 x 1891
x Höhe	x 1676	x 1676	x 1676
Gepäckraum	VDA 550-1600	550-1600	550-1600
Höchstgeschw.	215	213	245

Welches Modelljahr?

Zwar wertete BMW mit dem Facelift 2021 die Grundaustattung auf und überarbeitete das Design innen wie außen, doch echte funktionale Verbesserungen blieben aus. Technisch änderte sich nur wenig, allerdings konnte das digitale Kombiinstrument ab diesem Zeitpunkt keine runden Skalen mehr anzeigen. Eine Veränderung zu Ungunsten der Ablesbarkeit.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erlaubt ist, was gefällt - ganz ohne Paketzwang. Besonders empfehlens- und lohnenswert unter den vielen Einzeloptionen sind die hochwertigen Ledersitze, das exzellente Head-up-Display und (bei Vorfacelift-Modellen) das große iDrive sowie die LED-Scheinwerfer.

Was kostet er?

Das Preis-Leistungsverhältnis früherer Exemplare um 150 000 Kilometer Laufleistung ist beachtlich. Ab 20 000 Euro finden sich schickgepflegte Autos, Sechszylinder beginnen bei gut 25 000 Euro. Ordentliche Auswahl, Angebote gibt es in fast allen Preisklassen mit verschiedenen Ausstattungen. X4 oft teurer als vergleichbare X3.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	20i	20d	30d	im Jahr	20i	20d	30d
2023	42 154,-	44 366,-	46 468,-	Steuer	152,-	252,-	369,-
2022	38 322,-	40 334,-	42 245,-	Haftpflicht	616,-	647,-	584,-
2021	34 842,-	35 598,-	38 783,-	Teilkasko	579,-	689,-	792,-
2020	32 867,-	32 099,-	35 249,-	Vollkasko	1253,-	1388,-	1582,-
2019	29 284,-	28 464,-	-	Wartung	387,-	425,-	498,-
2018	26 631,-	24 735,-	-	/100 km	6,6 S	4,8 D	5,2 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Pluspunkte: Hohe passive Sicherheit, agiles Fahrverhalten, Preisstabilität. Schwächen: Häufig ausgeschlagene Spurstangenköpfe; Spritzwasser kann auf den Kabelbaum tropfen, ihn zu ersetzen wird teuer. *Maik Wilde*

Tests in diesen Ausgaben

X3 xDrive 20d: Vergleichstest 14/21, 1/24; xDrive 30d: VT 18/20, 10/23; xDrive 30e: VT 12/22; xDrive M40i: VT 5/18; X4 M40d: FB 15/18, xDrive 30i: VT 25/23; X3 Kaufberatung: 15/21.

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

BMW X1

MIT DER ZWEITEN GENERATION wandelte sich der X1 vom höhergelegten Kombi zum echten Kompakt-SUV. Trotz einiger Rückrufe gilt der Typ F48 als mangelarm.

Zusammen mit BMW X2, Zweier Tourer und Mini Clubman sowie Countryman teilt sich der X1 der zweiten Generation die UKL2-Plattform, mit Quermotoren und Frontantrieb als Standard. Der Kompakt-SUV mit dem Kürzel F48 lief von 2015 bis Herbst 2022 vom Band und erhielt 2019 ein Facelift.

Den Einstieg ins Antriebsportfolio bilden Motoren mit drei Zylindern und 1,5 Liter Hubraum, der Diesel verdient hier keine Empfehlung. Die Zweiliter-Vierzylinder leisten ab 178 PS (Benziner) beziehungsweise 150 PS (Diesel), in der Topversion haben sie jeweils 231 PS. Darüber hinaus gab es den Plug-in-Hybrid xDrive 25e, der kommt auf 220 PS Systemleistung und schafft rein elektrisch um die 50 Kilometer. Hier treibt die E-Maschine die Hinterachse an.

Die konventionell motorisierten X1 waren mit Schalt- und Doppelkupplungsgetriebe sowie einer ultrakompakten Wandlerautomatik zu haben. Bei den Modellen mit xDrive-Allradantrieb werden die hinteren Räder bei Bedarf selbsttätig zugeschaltet.

Auch mit Frontantrieb fährt sich der 4,44 Meter lange Kompakt-SUV agil, präzise und straff. Seine Bedienung ist durchdacht, die Aufpreisliste lang – mit einer Lücke bei den Assistenzsystemen: Ein Frontradar gibt es im X1 nicht, die Kamera kann dessen Aufgaben nur unzulänglich übernehmen. Die Abstandsregelung funktioniert nur bis 140 km/h – und bei schlechtem Licht gar nicht.

Nicht der einzige Fleck auf der weißen Weste des F48-X1. Denn es gibt einige Rückrufe. Zum Beispiel das AGR-Modul betreffend, ein

sprichwörtlicher Dauerbrenner bei BMW-Dieseln. Das Spektrum umfasst weiterhin herausfallende Rückleuchten (Oktober 2018 bis Januar 2019), Probleme mit dem Gasgenerator des Fahrerairbags (Januar 2016 bis Dezember 2017) und Kurzschlüsse im Hochvoltspeicher des Hybridmodells mit Brandgefahr (Januar bis September 2020). Bei einigen X1 aus der zweiten Aprilhälfte 2018 war außerdem ein Schwenklager fehlerhaft.

Neben den Rückrufen gibt es teilweise zudem Probleme mit dem Infotainment, das mit Verbindungsschwierigkeiten und Navi-Abstürzen ärgern kann. Dafür scheinen die Motoren standfest zu sein, typische Mängelschwerpunkte, wie die Steuerketten bei den Vierzylindern des Vorgängers, sind bislang nicht bekannt.

Gregor Hebermehl

Etwa die Hälfte der gebrauchten X1 hat Allradantrieb, wovon aber gut ein Drittel auf den PHEV mit E-Hinterachse entfällt





Die Fondlehne ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt. Gepäckraumvolumen maximal 1550 Liter



Die Motoren im X1 sind platzsparend quer eingebaut - wie bei der Schwestermarke Mini



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der Dreizylinder-Benziner ist günstig und relativ wirtschaftlich. Noch mehr empfehlen wir die Zweilitermotoren um 190 PS, den Diesel ebenso wie den Otto. Ihre Zusammenarbeit mit der Achtgangautomatik und dem Allradantrieb wirkt sehr harmonisch.

	sDrive 18i	xDrive 20i	xDrive 20d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1499	1998	1995
Leistung	103 (140)	141 (192)	140 (190)
bei 1/min	bei 4500	bei 5000	bei 4000
max. Drehm.	220 bei 1480	280 bei 1350	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1495/505	1615/525	1625/520
Länge x Breite	4439 x 1821	4439 x 1821	4439 x 1821
x Höhe	x 1598	x 1598	x 1598
Gepäckraum	VDA 505-1550	505-1550	505-1550
Höchstgeschw.	205	223	220

Welches Modelljahr?

Wer keinen Wert auf die Abgasnorm 6d-Temp legt, kann zu den Modellen aus der Anfangszeit greifen. Abgesehen von den Fehlerquellen, welche die Rückrufe auslösten, ist der BMW X1 ein Muster an Zuverlässigkeit. Nerven können allenfalls die billigen Kunststoffteile in der Nähe des Lenkrads, die schnell altern und dann zum Knarzen neigen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis ist karg ausgestattet - LED-Scheinwerfer, Parkpiepser, Klimaautomatik und Sitzheizung kosten extra. Vorsicht bei der Antriebswahl: Den Fronttriebler sDrive 20i gab es nur mit einem Doppelkupplungsgetriebe; es ist anfälliger als die Wandlerautomatik, die zudem sanfter schaltet. Sie war bei allen X1 mit mechanischem Allradantrieb Serie oder Option.

Was kostet er?

Das Antriebsspektrum gebrauchter X1 des Typs F48 verteilt sich zu je zwei Fünfteln auf Benziner und Diesel und zu einem auf den Plug-in-Hybrid xDrive25e. Den harmonischen X1 xDrive 20i mit Allradantrieb und Wandlerautomatik gibt es aktuell mit Laufleistungen bis 60000 km ab etwa 20000 Euro. Vergleichbare Diesel (xDrive 20d) kosten etwa 1500 Euro mehr. Der Aufschlag für entsprechende PHEV-Versionen fällt mit rund 2000 Euro ebenfalls relativ moderat aus.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	18i ²⁾	20i	20d	im Jahr	18i ²⁾	20i	20d
2023	-	-	-	Steuer	136,-	150,-	182,-
2022	-	-	31 109,-	Haftpfl.	617,-	589,-	588,-
2021	-	-	28 279,-	Teilkasko	535,-	476,-	582,-
2020	18 556,-	21 919,-	25 713,-	Vollkasko	972,-	945,-	1112,-
2019	16 812,-	19 665,-	22 531,-	Wartung	341,-	371,-	398,-
2018	16 161,-	18 258,-	20 769,-	I/100 km	5,8 S	6,2 S	4,4 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerreinkaufspreis; ²⁾sDrive

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Funktionen Infotainment
- Radaufhängungen
- Ölverlust am Antrieb
- Doppelkupplungsgetriebe: Anfahrverhalten, Ruckeln?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Diesel: Leckende AGR-Module mit Brandgefahr
- Bruchgefahr Schwenklager Vorderachse
- Fehlerhafte Airbags
- Heckleuchte kann sich lösen
- Gasgenerator Fahrerairbag
- Mikrogasgenerator Gurtstraffer

Was sagen die DEKRA-Experten?



Mit dem Fahrwerk sind Sie auch außerhalb befestigter Straßen komfortabel unterwegs. Allerdings sollten hinten keine groß gewachsenen Personen sitzen wollen, und allzuviel Gepäck hat nicht Platz. Achten Sie vor dem Kauf darauf, dass Rückrufe erledigt sind.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

X1 sDrive 18i: Vergleichstest 14/17; X1 xDrive 20d: VT 24/15, 17/16, 6/20; X1 xDrive 20i: VT 9/16, 11/17; X1 xDrive 25d: VT 16/15, 10/18; X1 xDrive 25i: VT 20/15, 6/18, 22/19, 26/19.

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

BMW X5, X6

NUR FÜNF JAHRE lang wurden die dritte Generation des X5 und dessen Coupé-Ableger X6 gebaut. Das Gebrauchtangebot ist gut, hohe Laufleistungen sind die Regel.



Gegen Aufpreis ziehen leistungsstarke V8-Motoren und ein Hauch von Luxus im X5 ein

Checkpunkte:

- Achsaufhängungen
- Funktion Servolenkung
- Ölverlust an Motor, Getriebe und Differenzialen
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Ausfall Lenkunterstützung
- Diesel: Leckende AGR-Kühler mit Brandgefahr
- Fehlerhafte Härtung eines Querlenker-Kugellagers
- Kindersicherung Fondtür
- Fehler im Gasgenerator des Fahrerairbags

Der X5 ist erst in zweiter Linie ein SUV mit hohem Nutzwert – in erster Linie ist er ein Lifestyle-Auto für solvente Großstädter. In der dritten Generation (Typ F15), die von 2013 bis 2018 angeboten wurde, stehen starke Antriebe zur Wahl: ein Sechszylinder-Benziner (306 PS), ein Plug-in-Hybrid mit Vierzylinder und E-Maschine (313 PS Systemleistung), V8-Benziner (450 oder 575 PS) sowie Vier- (218/231 PS) und Sechszylinder-Diesel (258, 313 und 381 PS). Im X6 (F16 genannt) gibt es nur Sechs- und Achtzylinder. Serie bei allen: die Euro-6-Einstufung und die ZF-Achtgangautomatik.

Mit zirka 4,90 Meter Länge und 2,93 Meter Radstand bieten beide SUV viel Platz. Charakteristisch für die gute Bedienung: das modifizierte iDrive-System, der frei stehende Monitor und der so genannte Fahrerlebnisschalter. An der Verarbeitung gibt es wenig zu mäkeln; indes lassen erst teure Bezüge und Dekors das Interieur klassenüblich hochwertig wirken. Bei einigen Autos bis 2014, welche die Soft-Close-Türen besaßen, konnte die Kindersicherung versagen – die Tür ließ sich entriegeln, wenn man mehrfach am Öffner zog.

Fahrerassistenzsysteme wie aktive Geschwindigkeitsregelung, Warnung beim Spurverlassen, Tempolimit-Information, Totwinkelassistent sowie Sideview gab es schon seit 2010. Auch danach erhielten X5 und X6 die jeweils aktuellen, aus der BMW-Oberklasse stammenden Assistenzsysteme. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind Standard.

Trotz des modernen Allradsystems sind die großen SUV vor allem für die Straße konzipiert, wo sie sehr handlich wirken. Das Serienfahrwerk ist relativ straff, Autos mit adaptiven Stoßdämpfern verdienen den Vorzug. Weniger sinnvoll sind das Sportfahrwerk und die Aktivlenkung, die das Handling verkünstelt. Auf Dauer macht das hohe Gewicht des F15/F16 den Fahrwerkskomponenten zu schaffen: Dämpfer verschleifen, an der Hinterachse drohen Federbrüche. Bei einer Reihe Autos, die im Juni 2018 gebaut wurden, war ein Kugellager an der Vorderachse zu schwach dimensioniert. *Jörn Thomas*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unser Tipp sind die Dreiliter-Reihensechszylinder, Diesel wie Benziner. Achtung: Bei Vier- und Sechszylinder-Diesel können Leckagen in der Abgasrückführung entstehen (Brandgefahr!). Beim Vierzylinder-Diesel bis Juli 2015 kann sich die Steuerkette längen.

X5	35i	50i	30d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	V/8	Reihe/6
Hubraum	2979	4395	2993
Leistung	225 (306) bei 5800	330 (450) bei 5500	190 (258) bei 4000
max. Drehm.	400 bei 1200	650 bei 2000	560 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	2105/680	2250/635	2145/635
Länge x Breite	4886 x 1938	4886 x 1938	4886 x 1938
x Höhe	x 1762	x 1762	x 1762
Gepäckraum	I/VDA 650–1870	650–1870	650–1870
Höchstgeschw.	235	250	230

Welches Modelljahr?

Die dritte X5-Generation ab 2013 bekam neue Triebwerke, dazu Benziner mit Turboaufladung und moderner Abgasreinigung. Assistenzsysteme und Infotainment gewannen ebenfalls hinzu. Auch danach rüstete BMW seine beiden großen SUV weiter sukzessive mit aktueller Infotainment-Technik auf.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ohne Navigationssystem und edle Lederpolster ist ein X5 nur sehr schwer zu verkaufen, doch die meisten Exemplare sind ohnehin üppig ausgestattet. Ein dicker Tipp: auf Optionslicht und Online-Navigation achten. Sportfahrwerk und Aktivlenkung lohnen nicht.

Was kostet er?

Gebrauchte F15 unter 100 000 Kilometern sind als Benziner ab rund 30 000 Euro zu haben. Auffällig ist, dass es kaum preisliche Unterschiede zwischen Sechs- (35i) und Achtzylindern (50i) gibt. Von der Laufleistung ähnliche xDrive 30d ab 2016 starten bei circa 33 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	35i	50i	30d	im Jahr	35i	50i	30d
2023	–	–	–	Steuer	312,–	382,–	455,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	767,–	778,–	829,–
2021	–	–	–	Teilkasko	1313,–	1777,–	1051,–
2020	–	–	–	Vollkasko	2326,–	2920,–	2070,–
2019	–	–	–	Wartung	478,–	648,–	549,–
2018	29 383,–	35 072,–	30 025,–	I/100 km	10,1 S	10,4 S	7,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der X5 der dritten Generation ist größer und sparsamer als sein Vorgänger, fährt sich sehr dynamisch. Genau hinschauen sollten Käufer in Sachen Spur und Sturz an der Vorderachse sowie Steinerschlag an den hinteren Türen.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

X5 xDrive 25d: Vergleichstest 15/15, Dauertest 7/17; X5 xDrive 30d: Vergleichstest 4/14, 25/14, 21/15, 15/17; X5 xDrive 35i: Vergleichstest 23/14, 10/18; X5 xDrive 50i: Vergleichstest 19/13.

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

DACIA DUSTER

DIE ZWEITE GENERATION des preisgünstigen SUV war ein Bestseller. Als Gebrauchtwagen ist er solider als sein Ruf – trotz kleiner Problemzonen.



Übersichtlich und adrett gemachtes Cockpit mit hohem Hartplastikanteil (o.). Üppiger und gut nutzbarer Gepäckraum

Der Duster ist das beste Beispiel, wie gut es Dacia versteht, mit einfachen Mitteln beachtliche Erfolge einzufahren. So wurden von der zweiten Generation des SUV (Typ HM) ab 2018 weltweit über eine Million gebaut. In Deutschland entschieden sich bis zur Ablösung durch den Nachfolger im Mai 2024 fast 110 000 Käufer für den günstigsten SUV auf dem Markt.

Wobei ein billiger Einstiegspreis hierzulande wohl keine Rolle spielt, denn mehr als die Hälfte aller bislang verkauften Duster II wurden mit den beiden leistungsstärksten Turbo-Benzinern TCe 130 und TCe 150 geordert, die es zudem nur in Kombination mit den höheren Ausstattungslinien Comfort und Prestige gab. Die hießen nach dem dezenten Facelift im Herbst 2022 – mit neuem Markenlogo als Erkennungsmerkmal – Expression und Journey.

Der Dieselteil liegt bei rund 20 Prozent und damit prozentual gleichauf mit dem nur bis Mitte 2019 angebotenen SCe 115, einem klassischen Saugmotor. Der steht in der Gunst vieler Gebrauchtkäufer weit oben, die bei Dacia traditionell eher nach bewährter Technik suchen. Zumal es den 1,6-Liter auch als LPG-Variante und mit Allrad gab, den insgesamt jedoch nur etwa ein Viertel aller Neukäufer orderten.

Bei gebrauchten Allradlern gilt es, den kaum geschützten Unterboden genau zu inspizieren, weil gerade solche Duster häufiger abseits befestigter Wege genutzt wurden, nicht nur in Diensten von Behörden oder Förstern. Bei Benzinern sind ansonsten die beiden starken 1,3-Liter-Turbos ab 2019 erste Wahl, die wie der solide 1,5-Liter-Diesel ebenfalls bei diversen Mercedes unter der Haube stecken.

Die TCe 90 (Steuerkette) und TCe 125 (Ablagerungen im Brennraum) haben nicht den besten Ruf. Wie auch die hinteren Trommelbremsen mit oft zu geringer oder ungleichmäßiger Wirkung. Leuchtet die Motorkontrolllampe, liegt es bei Benzinern meist an defekten Lambdasonden, beim Diesel an kaputten Pumpen der AdBlue-Einspritzung. In einigen Details war der Erfolgstyp letztlich halt doch recht einfach gemacht.

Uli Holzwarth

Checkpunkte:

- Bremsenverschleiß
- Lenkgetriebe/-gelenke
- DKG: Funktion/Verschleiß
- Elektronik-Malaisen?
- Unterboden: Schäden oder Rost erkennbar?

Rückrufe:

- Airbagzündung durch hupen
- Überhitzung Anlasser
- Fehlerhafter Kabelstrang

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bei rund 50 Prozent aller Duster II steckt der aufgeladene 1,3-Liter-Benziner aus dem Renault-Regal unter der Haube. Die beiden Varianten mit 130 oder 150 PS passen gut zu dem SUV, ebenso der drehmomentstarke 1,5-Liter-Diesel, speziell mit Allradantrieb.

	TCe 130	TCe 150	dCi 115 4x4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1332	1332	1461
Leistung	96 (131) kW (PS) bei 5000	110 (150) bei 5000	85 (116) bei 3750
max. Drehm.	240 bei 1600 Nm bei 1/min	250 bei 1700	260 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1309/453 kg	1309/453	1490/455
Länge x Breite x Höhe	4341 x 1804 x 1687 mm	4341 x 1804 x 1687	4341 x 1804 x 1687
Gepäckraum	1/4/DA 445–1478	445–1478	411–1501
Höchstgeschw.	193 km/h	202	175

Welches Modelljahr?

Der drehmomentschwache, aber grundsolide SCe 115 wurde nur bis Mitte 2019 angeboten. Echte Kinderkrankheiten gab es nicht, aber einige Rückrufe. Das Facelift im Juni 2021 brachte als wichtigste Neuerung LED-Scheinwerfer und bessere Konnektivität, die zweite, sehr dezente Modellpflege im Herbst 2022 neben Kosmetik vor allem das neue Markenlogo.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die starken Benzinern gab es nur zusammen mit den höheren Ausstattungslinien. Diese Kombination ist am häufigsten. Entscheidender als die Ausstattung ist daher die Wahl von Motor und (Allrad-)Antrieb.

Was kostet er?

Rund 13 500 Euro markieren den Einstieg für gepflegte TCe 130 unter 50 000 km, vergleichbare Allradler kosten knapp 2000 Euro mehr. Beim relativ selten angebotenen dCi-115-Diesel 4x4 addieren sich dann weitere 2500 Euro hinzu. Da ist man am Ende von einem neuen Allrad-Duster der dritten Generation mit 130-PS-Benziner (ab 25 000 Euro) als echte Alternative nicht mehr weit weg.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	TCe 130	TCe 150	dCi 115	im Jahr	TCe 130	TCe 150	dCi 115
2023	17 526,-	–	21 692,-	Steuer	102,-	108,-	191,-
2022	16 303,-	19 956,-	20 086,-	Haftpflicht	609,-	585,-	672,-
2021	14 619,-	18 851,-	–	Teilkasko	236,-	238,-	256,-
2020	13 538,-	14 780,-	–	Vollkasko	583,-	595,-	621,-
2019	11 869,-	–	–	Wartung	249,-	255,-	287,-
2018	–	–	–	l/100 km	5,8 S	5,9 S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Wie beim Sandero sollten Sie auch beim Duster auf die Koppelstangen achten, die häufig ausgeschlagen sind. In Sachen Preis-Leistungs-Verhältnis ein gutes Auto, wenn Sie nicht auf edles Innenraum-Feeling pochen.

Johannes Bauer

Tests in diesen Ausgaben

Duster TCe 125 4x4: Vergleichstest 11/18; TCe 130 4WD: Vergleichstest 12/20; TCe 150: Kurzttest 21/19; dCi 110 4x4: Vergleichstest 8/18; SCe 115: Dauertest-Abschlussbericht 6/21.

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

FORD KUGA

UNAUFFÄLLIG, ABER TALENTIERT ist der Ford Kuga der zweiten Generation – und auch noch bezahlbar. Allerdings verlangt er beim Kauf einen gründlichen Check.

Der Ford Kuga 2, Typ DM2 (2012 bis 2020) hat solide Technik und gute Fahreigenschaften zu bieten, besitzt jedoch auch Schwachstellen, die zu beachten sind. Ein Kernproblem ist Rost, besonders an Blechkanten, Unterboden, Türfalzen und Karosseriedichtungen. Ein gründlicher Check auf der Hebebühne ist daher unerlässlich.

Auch die Abgasanlage neigt zu schneller Korrosion, vor allem bei Fahrzeugen, die häufig auf Kurzstrecken gefahren werden. Ähnlich anfällig sind die Kanten gestanzter Fahrwerksteile – hier sind Vorsorgemaßnahmen nachdrücklich angeraten. Zudem können die Tragelenke der Vorderachse und die Querlenkerbuchsen hinten nach hoher Laufleistung oder häufigem Anhängerbetrieb Verschleiß zeigen.

Aufmerksamkeit gebührt auch dem Eco-Boost-Benziner mit 1,5 Liter Hubraum. Wo die anderen Motoren allenfalls hier und da mal einen Sensor verschleifen oder etwas Öl verlieren, kommt es bei den ab 2014 verbauten Eins-Fünfern vereinzelt zu Rissen in den Zylinderwänden und somit zu Motorschäden. Die genaue Häufigkeit ist unklar, doch Fälle sind bekannt. Ein lückenloses Wartungsheft kann im Garantiefall helfen. Die Dieselmotoren mit 150 PS gelten als die bessere Wahl, da sie sparsam sind und als zuverlässiger eingestuft werden.

Und gleich noch ein Riss-Problem: Es betrifft die elektromagnetische Kupplung einzelner Allradversionen bis 2017. Hier kann es zu Rissen und Ölverlust kommen, was teure Reparaturen nach sich zieht. Ford tauscht

zwar solche Aggregate meist auf Kulanz aus – im anderen Fall jedoch summieren sich das Ersatzteil und dessen Einbau auf rund 1000 Euro. Zudem kommt es häufig zu Lieferproblemen der von Ford in England produzierten Kupplungen. Der Hersteller kann anhand des Getriebecodes prüfen, ob ein Aggregat zu den gefährdeten Teilen gehört oder nicht.

Die Automatikgetriebe hingegen sind solide. Die Wandlerautomatiken der Benziner arbeiten komfortabel, die Doppelkupplungsgetriebe der Diesel schalten zügig. Positiv zu erwähnen sind auch das gut abgestimmte Fahrwerk, der großzügige Innenraum und die bequemen Sitze. Das Infotainment-System überzeugt ebenfalls, obwohl es nicht das allerschnellste ist. Das gilt zumal für den 2017 eingeführten Stand Sync 3.

Andreas Jüngling

Der Kuga fußt auf der Plattform des vorigen Focus. Das spürt man am flinken Fahrverhalten mit feiner Abstimmung





Die Anhängelast fällt mit maximal 1850 Kilo ähnlich wie das Ladevolumen (456 - 1638 Liter) durchschnittlich aus



Das Cockpit bietet einen akzeptablen Materialmix und vernünftige Ergonomie. Allerdings dürfte die Bedienung noch klarer gegliedert sein



Checkpunkte:

- **Motorsteuerung (Fehlerspeicher)**
- **Kantenrost am Unterboden**
- **1.5er-Benziner bis 5/2019 mit Rissbildung im Motorblock**
- **Allradkupplung vor 2017 (Getriebeummer prüfen lassen)**

Rückrufe:

- **Acht Rückrufe: Brandgefahr (Bruch der Kupplung, Gurtstraffer bei Unfall), Motorüberhitzung (2.0 Duratorq), Überwachung Kühlmittelstand/Rissbildung im Zylinderkopf, Zünder Knie-/Seitenairbags, fehlerhafte Steuergeräte für Airbags**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Auch ohne hohe Ansprüche sollte die Wahl des Basisbenziners überlegt sein. Nicht alle sind solide, alle jedoch trinkfest. Ansonsten hat fast immer der Zweiliter-Diesel die Nase vorn, der schon seit Herbst 2014 die Abgasnorm Euro 6 erfüllt. Er ist stämmig und sparsam.

	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1498	1997
Leistung	88 (120)	110 (150)	110 (150)
bei 1/min	bei 5500	bei 6000	bei 3500
max. Drehm.	240 bei 1600	240 bei 1600	370 bei 2000
Nm bei 1/min	1615/485	1615/485	1722/528
Leergewicht/Zuladung	kg	kg	kg
Länge x Breite	4524 x 1838	4524 x 1838	4524 x 1838
x Höhe	x 1689	x 1689	x 1689
Gepäckraum	VDA	VDA	VDA
Höchstgeschw.	180	195	194

Welches Modelljahr?

Der Ford Kuga II debütierte im März 2012 auf dem Genfer Autosalon, der Verkaufsstart in Europa folgte im Januar 2013. 2014 gab es die Umstellung auf Euro 6 sowie neue Motoren, 2016 folgte ein Facelift mit neuer Optik, Cockpit und Infotainment. 2019 fanden letzte Motoränderungen statt, bevor 2020 die Produktion endete.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis Trend ist gut ausgestattet. Sinnvolle Extras sind das Sync-3-Infotainment für moderne Konnektivität, adaptive LED-Scheinwerfer für bessere Sicht, eine elektrische Heckklappe sowie das Fahrerassistenzpaket mit Totwinkelwarner und ACC. Angesichts der recht günstigen Preise liegt der Griff zur etwas gehobenen Ausstattung nah.

Was kostet er?

Ein Ford Kuga II mit weniger als 150 000 km Laufleistung liegt preislich fast immer zwischen 11000 und 18000 Euro, abhängig von Motorisierung, Ausstattung und Zustand. Modelle mit dem 1,5-Liter-EcoBoost-Benzinmotor (150 PS) bewegen sich zwischen 12.000 Euro und 15.000 Euro, wenn man entsprechend niedrige Laufleistungen findet. Manche Diesel kratzen schon an der 17000-Euro-Marke. Vollausgestattete Titanium-Versionen ab 180 PS können bis zu 20000 Euro kosten, dürften jedoch nach einigen Jahren rapide im Preis sinken.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 ²⁾	1.5 ³⁾	2.0 TDCi	im Jahr	1.5 ²⁾	1.5 ³⁾	2.0 TDCi
2023	-	-	-	Steuer	156,-	156,-	288,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	721,-	638,-	678,-
2021	-	-	-	Teilkasko	434,-	421,-	527,-
2020	-	-	-	Vollkasko	869,-	922,-	1010,-
2019	12 920,-	14 361,-	15 567,-	Wartung	318,-	334,-	358,-
2018	11 127,-	12 870,-	13 950,-	/100 km	7,0 S	7,0 S	5,5 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾120 PS; ³⁾150 PS

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Kuga der zweiten Generation hat wie sein Verwandter Focus öfter Probleme mit der Ladedruckregelung. Anfällig scheint auch die Wegfahrsperre; die Batterien neigen zur schnellen Entladung.

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

Kuga allgemein: Gebrauch- Kaufberatung 23/22, KB 26/15; Kuga 1.6: Vergleichstest 18/14; Kuga 2.0 TDCi: VT 17/15; Kuga 2.0 TDCi 4x4: VT 16/16; Kuga 1.5 TDCi: Fahrbericht 24/16.

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

FORD PUMA

DER CITY-CROSSOVER ist eng mit dem Fiesta verwandt. Er fährt sich ähnlich aufgeweckt, ist jedoch für ein vollwertiges Familienauto etwas zu knapp geschnitten.

Wer kleine, agile Autos mag, der trug Trauer, als Ford vor zwei Jahren den Fiesta eingestellt hat. Aber seine Technik lebt im Puma fort. Der 2019 eingeführte City-Crossover baut zwar deutlich größer, nutzt jedoch die selbe Plattform namens B2E. Und was am Wichtigsten ist: Er ähnelt dem Fiesta auch charakterlich.

Die Benziner im Puma – den Diesel, der nur ein Jahr im Programm blieb, lassen wir hier beiseite – sind Dreizylinder-Turbos, fast alle mit 1.0 Liter Hubraum. Sie gehören zur vielfach preisgekrönten EcoBoost-Reihe von Ford und besitzen eine Abschaltfunktion für den ersten Zylinder und einen im Ölbad laufenden Zahnriemen. Oha, war da nicht was? Ja, es gab einst Verschleißprobleme. Aber seit 2018 ist der Riemen nur noch für die Ölpumpe zuständig; die Nockenwellen werden von einer Kette angetrieben.

Die Dreizylinder arbeiten quirlig und auch recht leise. Wenn „Hybrid“ auf dem Auto steht, werden sie von einem 48V-Mildhybridsystem mit 12 kW unterstützt. Es füllt das Turboloch auf, so dass Ford größere Lader einsetzen kann, wovon vor allem der 155-PS-Motor profitiert. Sechsgang-Schaltgetriebe mit exakter Führung oder Siebengang-Doppelkuppler, die schnell und sauber schalten, leiten ihre Kräfte auf die Vorderachse. Das Fahrwerk ist trotz seines einfachen Layouts ein guter Partner für den Antrieb: straffes Setup, direkte Lenkung – das passt, vor allem mit 18-Zoll-Rädern.

Ein vollwertiger Familien-SUV kann der Puma mit seinen 2,59 Meter Radstand und 4,19 Meter Länge nicht sein. In Reihe zwei geht's recht eng zu, und der Kofferraum ist arg zerklüftet. Von seinen 456 Liter Volumen gehen bei den Mildhybriden 51 Liter ab, zudem rechnet Ford die „Megabox“ im Kellerge-

schoss (80 l) in die Angabe ein. Schlau jedoch: Sie verfügt über eine Ablassschraube, lässt sich also mit dem Gartenschlauch ausspülen. Und noch ein smartes Detail: Bei Autos, die vor der Modellpflege Anfang 2024 entstanden, haben die Sitzbezüge Reißverschlüsse, sind also abnehm- und waschbar.

Beim Facelift wurde manches schlechter und vieles besser. Neben einem schnelleren Infotainment mit neuen Displays – die unter anderem die Klimasteuerung übernehmen – kamen ein neues Lenkrad, zusätzliche Assistenzsysteme und Matrix-LED-Scheinwerfer.

Echte Schwachstellen hat der Puma, der in Rumänien vom Band läuft, in seinem bislang sechsjährigen Leben noch nicht offenbart. Gelegentliche Ausfälle des Kombiinstruments führten 2024 zu einem Rückruf durch das KBA, jedoch nur für eine niedrige dreistellige Zahl von Autos. *Johannes Köbler*

Straffes Fahrwerk, exakte und direkte Lenkung: Der kleine Ford macht aktiven Fahrern Spaß





Nüchtern: Innenraum des Puma vor der Modellpflege.
Links: Ins Heck passen 456 bis 1216 Liter Gepäck



8 Zoll Diagonale, dahinter ein trödeliges Betriebssystem:
Das Puma-Infotainment lahmte bis zur Modellpflege



Checkpunkte:

- Klappern Gepäckraumabdeckung?
- Funktion Fahrerdisplay?

Rückrufe:

- Funktion Crashsensor
- Auslösung Fahrerairbag
- Funktion e-Call
- Ausfall Kombiinstrument
- Überhitzung der 12- und 48-Volt-Batterie
- Ölaustritt 1,5-Liter-Motor (Brandgefahr)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

In der Ausbaustufe mit 125 PS treibt der 1.0 EcoBoost den Puma flott an, in der 150-PS-Version schon mit einem Hauch von Sportlichkeit. Der 1,5-Liter mit 200 PS, eine Leihgabe aus dem Fiesta, sorgt für großen Fahrspaß. Aber er ist selten, Ford sortierte ihn beim Facelift aus.

	1.0	1.0	ST
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	999	999	1496
Leistung	92 (125) bei 6000	114 (155) bei 5500	147 (200) bei 6000
max. Drehm.	170 bei 1400	220 bei 1900	320 bei 2500
Leergewicht/Zuladung	1280/480	1334/496	1358/452
Länge x Breite x Höhe	4207 x 1805 x 1550	4207 x 1805 x 1550	4226 x 1805 x 1520
Gepäckraum	VDA 523-1216	456-1216	456-1216
Höchstgeschw.	191	200	220

Welches Modelljahr?

Wer bei Infotainment und Connectivity Wert auf den aktuellen Stand legt, kommt um den Facelift-Puma nicht herum. Er hat die Hard- und Software Ford Sync4, die das viel langsamere Vorgängersystem ablöste. Android Auto und Apple CarPlay laufen kabellos.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Puma-Interessenten, die mit dem Cent rechnen, sollten ein Auto mit der Basisausstattung Cool & Connect suchen, die Ford bis 2021 anbot. Bei Titanium gab's schon 17-Zoll-Alus und Navigation. Die Lines Titanium X und ST X brachten 18-Zöller, ein Soundsystem von Bang & Olufsen, eine Klimaautomatik und eine Smartphone-Ladestation mit, und der seltene ST Vignale wartete mit LED-Licht und Massagesitzen (!) auf. Nice to have aus der Zeit vor dem Facelift: Winterpaket mit Sitz- und Frontscheibenheizung, Fahrerassistenzpaket, Panorama-Schiebedach, schlüsselloser Zugang und elektrische Heckklappe.

Was kostet er?

Im stattlichen Puma-Angebot in Deutschland sind der 125 PS starke EcoBoost-Motor und die 155-PS-Variante am stärksten vertreten. Die Diesel spielen praktisch keine Rolle. Wenn das Auto weniger als 80 000 km auf der Uhr haben soll, beginnt die Preisspanne bei 15 500 Euro (125 PS) beziehungsweise 17 000 Euro (150 PS). Die gesuchte 200-PS-Motorisierung fängt erst bei 21 000 Euro an.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.0 ²⁾	1.0 ³⁾	ST
2023	19 219,-	22 088,-	25 215,-
2022	17 472,-	20 895,-	23 618,-
2021	15 884,-	19 189,-	21 683,-
2020	14 881,-	17 978,-	19 911,-
2019	-	-	-
2018	-	-	-

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾125 PS; ³⁾155 PS

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 ²⁾	1.0 ³⁾	ST
Steuer	86,-	93,-	148,-
Haftpflicht	446,-	355,-	427,-
Teilkasko	381,-	427,-	625,-
Vollkasko	638,-	702,-	878,-
Wartung	239,-	250,-	310,-
l/100 km	5,4 S	5,7 S	6,5 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Das charmante Fahrzeugkonzept bietet viele Ausstattungsvarianten und viel Platz im gut durchdachten Innenraum und Kofferraum. Ein hervorragendes Stadtauto, das aber auch auf der Autobahn nicht ins Schwitzen kommt. Eher ruckartiges Schalten der Automatik dürfte für manche gewöhnungsbedürftig sein.
Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

Puma 1.0 EcoBoost (125 PS): Kurzttest 7/21, Vergleichstest 17/21, VT 4/22, VT 5/23; Puma 1.0 EcoBoost (155 PS): Fahrbericht 3/20; VT 12/20; Puma EcoBoost 1.5: FB 25/20, VT 24/21.

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

HONDA CR-V

WELTWEIT EIN BESTSELLER, führt der Japaner bei uns eher ein Mauerblümchenda-sein. Als Gebrauchter empfiehlt sich Hondas solider Crossover mit hoher Zuverlässigkeit.



Eigenständiges Cockpit ohne Bedienungs-rätsel. Ladevolumen von 470 bis 1533 Litern, aber nur bescheidene Zuladung

Absolut betrachtet mögen die rund 31000 Exemplare, die hierzulande vom Honda CR-V der vierten Generation noch zugelassen sind, eher bescheiden wirken. Weltweit gesehen ist der Kompakt-SUV jedoch ein echtes Erfolgsmodell, nicht nur im Programm des japanischen Herstellers, der vom CR-V alleine in den USA jährlich mehr als 300000 Stück verkaufte.

Dafür gibt es gute Gründe. Denn die bei uns von Ende 2012 bis Herbst 2018 angebotene Baureihe (Typ RE) überzeugt nicht nur mit einem großzügigen Platzangebot für Mitfahrer und Gepäck, solider Verarbeitung, einer umfangreichen Sicherheitsausstattung (fünf Sterne beim Euro-NCAP-Crashtest 2013), problemlosen Fahreigenschaften sowie ordentlichem Komfort, sondern empfiehlt sich Secondhand-Käufern vor allem mit ihrer überdurchschnittlichen Zuverlässigkeit, speziell beim Zweiliter-Benziner.

Dass der CR-V mit seinen rund 1,7 Tonnen kein Fahrdynamiker ist, wiegt daher weniger schwer als die ziemlich überschaubare Motorenpalette. Gebrauchtkäufer können nur zwischen einem Zweiliter-Benziner mit 155 PS und zwei Dieselvarianten mit 1,6-Litern (120 PS) und 2,2-Litern Hubraum (150 PS) wählen, wobei der lediglich Euro 5 erfüllende 2.2 i-DTEC nur bis Ende 2014 angeboten wurde. Letzteren ersetzte ab 2015 – zusammen mit einem kleinen Facelift – der 1.6 i-DTEC mit zwei Turboladern. Der leistet 160 PS und erfüllt ebenso die Euro-6-Norm wie die weiterhin verkaufte Diesel-Version mit 120 PS.

Den schwächeren Selbstzünder gibt es allerdings nur mit Frontantrieb, während sowohl der Benziner als auch der Biturbo-Diesel gegen 2000 Euro Aufpreis wahlweise auch mit Allradantrieb geliefert wurden. Dem Top-Diesel war zudem die moderne, sehr effiziente Neungangautomatik mit Schaltwippen am Lenkrad vorbehalten, beim Benziner musste eine Fünfgangautomatik als komfortable Alternative zur serienmäßigen Sechsgang-Handschaltung genügen.

Wissen sollte man zuletzt, dass die Topausstattung „Executive“ nur in Kombination mit Allradantrieb zu haben war.

Uli Holzwarth

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Kupplung, insbesondere bei Zugfahrzeugen: Kein Rupfen oder Schleifen?**
- **1.6 i-DTEC: Fahrprofil wegen Turbolader-Schäden (Schmierung bei Biturbo)**

Rückrufe:

- **Bremsscheiben zu klein**
- **Airbag-Gasgenerator (mehrfache Rückrufe)**
- **Kollisionswarnsystem**
- **Kraftstoffleitung**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Als Zugfahrzeug eignet sich der Biturbo-Diesel, der bis zu zwei Tonnen ziehen darf, idealerweise mit der Neungangautomatik. Wem Frontantrieb genügt, macht aber auch mit dem 120 PS-Diesel oder dem spürbar durstigeren Zweiliter-Benziner nichts falsch.

		2.0i	1.6 i-DTEC	1.6 i-DTEC
		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Motorbauart/Zylinderzahl				
Hubraum	cm ³	1997	1597	1597
Leistung	kW (PS)	114 (155)	88 (120)	118 (160)
	bei 1/min	bei 6500	bei 4000	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	192 bei 4300	300 bei 2000	350 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1531/429	1611/489	1700/470
Länge x Breite	mm	4605 x 1820	4570 x 1820	4605 x 1820
x Höhe		x 1685	x 1685	x 1685
Gepäckraum	I/VDA	589–1669	589–1669	589–1669
Höchstgeschw.	km/h	190	182	202

Welches Modelljahr?

Bei den Dieselmotoren sind die beiden 1.6 i-DTEC ab 2015 erste Wahl, nur die erfüllen die Euro-6-Norm. Interessenten für den Benziner können bereits bei frühen Modellen ab Ende 2012 zugreifen, da es keine Kinderkrankheiten gab. Das Facelift 2015 brachte nur leichte Kosmetik, dazu mehr Assistenzsysteme. Auf Erledigung des Airbag-Rückrufs (1/2020) achten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die üppig ausgestattete Topausstattung Executive umfasste stets Allradantrieb und Leder. Wer darauf verzichten kann, hat mehr Auswahl unter weiteren drei Ausstattungslinien. Die goldene Mitte markiert die Elegance-Linie, der nichts Wesentliches fehlt.

Was kostet er?

Rund 75 Prozent der offerierten CR-V des Typs RE haben den Zweiliter-Benziner unter der Haube. Die kosten mit Frontantrieb und Laufleistungen unter 100000 km immer noch mindestens 14000 Euro. Vergleichbare Dieselmotore in der 120-PS-Variante liegen 1500 Euro darüber.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	2.0	1.6 D ²⁾	1.6 D ³⁾	im Jahr	2.0	1.6 D ²⁾	1.6 D ³⁾
2023	–	–	–	Steuer	186,-	200,-	228,-
2022	–	–	–	Haftpflicht	591,-	613,-	613,-
2021	–	–	–	Teilkasko	427,-	479,-	592,-
2020	–	–	–	Vollkasko	732,-	836,-	961,-
2019	–	–	–	Wartung	318,-	379,-	394,-
2018	12 804,-	14 207,-	15 445,-	I/100 km	7,2 S	4,5 D	5,1 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾120 PS; ³⁾160 PS

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der kompakte SUV überzeugt im Wesentlichen durch einen soliden Auftritt. Gut gewartet wird der Motor zum Dauerläufer. Kleinere Problemzonen gibt es bei Parksensoren und Heckwischer. Auch der Klimakompressor erweist sich relativ häufig als Schwachpunkt.

Jörg Hegel

Tests in diesen Ausgaben

CR-V 2.2 i-DTEC 4WD: Test 24/12; Vergleichstest 26/12, 19/13; CR-V 1.6 i-DTEC 2WD (120 PS): Vergleichstest 18/14, 2/17; CR-V 1.6 i-DTEC 4WD (160 PS): Test 7/15.

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

HYUNDAI TUCSON

DIE ZWEITE GENERATION des Tucson war ein Quantensprung für Hyundai bei Design, Technik und Qualität. Der Kompakt-SUV ist auch als Gebrauchter ein Tipp.



Der Kofferraum fasst 513 Liter unter dem Gepäckrollo und bis zu 1503 Liter bei umgeklappten Rücksitzen

Checkpunkte:

- Schaltgetriebe leichtgängig?
- Schmutz- und klemmfreie Türgriffe?
- Rost am hinteren Einstieg durch Dreck in Türgummis
- Anlasser (Benziner)

Rückrufe:

- Fehlerhafte Motorhaubenbefestigung
- Probleme E-Call-Funktion
- Ausfall Bremskraftverstärker
- Brandgefahr wegen überlasteter ABS-Module

Den Tucson von Hyundai gibt es bereits seit 2004. Doch mit dem bieder dreinschauenden Erst-Tucson und seinem Nachfolger, dem 2009 eingeführten ix35, haben die Modelle ab 2015 mit ihrem markanten sechseckigen Kühlergrill und erst recht die neueste, Ende 2020 vorgestellte Variante nichts mehr gemein. Als Gebrauchtwagen hat der hier gezeigte Typ TL zweifellos eine Empfehlung verdient: Verarbeitung und Montage der Blech- und Kunststoffteile sind vorbildlich, Innenraum und Bedienkonzept sind gut durchdacht, die Motoren erreichen allesamt Euro 6, die Diesel ab Juli 2018 auch Euro 6d-Temp. Die direkt einspritzenden Benzinern waren mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet.

An den Leistungsdaten der angebotenen Motoren hat sich seit 2015 nichts geändert: Der 1,6-Liter-Benziner des Basismodells leistet 132 PS, die stärkere Turbo-Variante kommt auf 177 PS und ist auch mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und/oder Allradantrieb zu haben. Euro-6-Diesel vor Baujahr Juli 2018 gibt es von 116 bis 185 PS, eine frontgetriebene Variante mit 136 PS wurde mit Doppelkupplungsgetriebe, die 185 PS starke Top-Version mit Allradantrieb und Wandlerautomatik ausgeliefert. Zuglasten von 1900 (Automat) und 2200 kg (Schalter) erlauben das Prädikat „wohnwagentauglich“.

Wie bei vielen SUV dieser Klasse passt zum Tucson am besten ein sparsamer, durchzugsstarker Dieselmotor, denn speziell der Turbobenziner ist kein Kostverächter und lohnt sich nur bei sehr geringen Jahresfahrleistungen. In der Werkstatt und bei den Prüforganisationen gelten die gut verarbeiteten Tucson mit Ausnahme seltener Anlasserprobleme als unauffällig. Obacht: Auch bei jüngeren Gebrauchten des letzten TL-Modelljahres 2020 läuft die fünfjährige Werksgarantie in diesem Jahr ab.

Dass dynamischer Fahrspaß bei solch praktischen Kompakt-SUV nicht an erster Stelle stehen kann, ist mehr als verständlich. Das braucht ein Tucson nicht. Die Baureihe TL punktet als zuverlässiger, ausgesprochen geräumiger Begleiter im Alltag – zum angemessenen Preis.

Thiemo Fleck

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer nur auf geringe Kilometerleistungen kommt, greift anstelle des etwas schwächlichen Basis-1.6 GDI mit 132 PS eher zum 1,6-Liter-Turbobenziner mit 177 PS und Frontantrieb. Wer mehr fährt oder Anhänger ziehen möchte, sollte sich für einen starken Diesel entscheiden.

	1.6 T-GDI	1.7 CRDI	2.0 CRDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1591	1685	1995
Leistung	130 (177) bei 5500	85 (116) bei 4000	136 (185) bei 2750
max. Drehm.	265 bei 1500	280 bei 1250	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1545/685	1500/500	1696/534
Länge x Breite x Höhe	4480 x 1850 x 1655	4480 x 1850 x 1655	4480 x 1850 x 1655
Gepäckraum	I/VDA 513–1503	513–1503	513–1503
Höchstgeschw.	205	176	201

Welches Modelljahr?

Weil alle Tucson der gezeigten Baureihe TL bereits seit Markteinführung Euro-6-sauber waren, sind vorerst keine Fahrverbote zu befürchten. Wer ganz sicher gehen will, wählt jüngere Gebrauchte nach dem Facelift Mitte 2018 mit der Abgasnorm Euro 6d-Temp.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basisausstattung Pure bietet eine zeitgemäße Sicherheitsausstattung sowie Klimaanlage und Radio serienmäßig. Allerdings werden die höherwertigen Ausstattungen Trend, Style oder Premium oft kaum teurer angeboten. Erst ab 2019 gab es die sportliche N-Line, die gebraucht eher selten zu finden ist.

Was kostet er?

Siebenjährige Basisbenziner bis 80 000 Kilometer werden ab rund 14 000 Euro gehandelt, Faceliftmodelle mit weniger als 50 000 Kilometern Laufleistung starten als 1.6 T-GDI bei unter 20 000 Euro. Vergleichbare Dieselmotore sind seltener zu finden und etwas teurer.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D	im Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
2023	–	–	–	Steuer	192,–	210,–	284,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	608,–	649,–	627,–
2021	–	–	–	Teilkasko	527,–	592,–	671,–
2020	16 597,–	–	21 852,–	Vollkasko	963,–	931,–	1153,–
2019	14 775,–	14 015,–	19 090,–	Wartung	299,–	318,–	355,–
2018	13 655,–	12 435,–	16 939,–	I/100 km	7,6 S	4,6 D	5,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



2015 wieder eingeführt, überzeugt der SUV mit guter Verarbeitung und übersichtlichem Cockpit. Schwachpunkt ist offenbar der Anlasser. Käufer sollten auch überprüfen, ob noch Rückrufe offen sind.

Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

Tucson 2.0 CRDi: Vergleichstest 14/15; Tucson 2.0 CRDi 4WD (136 PS): VT 18/15; Tucson 1.6 Turbo 4WD: VT 9/16; Tucson 2.0 CRDi 4WD (185 PS): VT 6/17; Tucson 2.0 CRDi 48V 4WD: VT 24/19; Tucson 1.6 T-GDI: Test 14/20.

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

KIA SORENTO

WAR DER ERSTE SORENTO noch eine weniger gelungene Mercedes-ML-Kopie, hat sich die vierte Generation zum Familien-SUV mit vielen Qualitäten gemausert.

Mit dem Anfang 2020 vorgestellten Sorento MQ4 setzte Kia – wie so oft in den letzten Jahren – ein Ausrufezeichen: Definierten sich die Vorgänger vor allem über ihren Nutzwert und das gute Preis-Leistungs-Verhältnis, war Generation vier in Sachen Design, Technik und Qualität ein echter Quantensprung für die Koreaner. Potenzielle Konkurrenten für den aktuellen Sorento (2024 gab es ein Facelift) sind nicht mehr nur Modelle wie der Skoda Kodiaq, sondern auch die teureren Mittelklasse-SUV aus Stuttgart, München und Ingolstadt.

Das Interieur gefällt in der ersten Reihe mit hochwertigen Kunststoffen, schicken Blenden in Alu-Optik und einer meist routinierten Verarbeitung. In der auf dem Gebrauchtmärkte oft anzutreffenden Top-Ausstattungsline „Platinum“ wird es mit belüfteten Nappaleder-Sitzen sogar richtig luxuriös. Die Bedienung des

hier vorgestellten Vor-Facelift-Sorento gelingt intuitiv: groß, im Sichtbereich positionierter Touchscreen mit Schnellwahltasten an der Seite, separate Klimateinheit mit physischen Schaltern darunter und die Tasten für wichtige Fahreinstellungen versammeln sich in Griffweite zum eleganten Drehregler für die Gangwahl – vorbildlich! Mit dem 2024er-Facelift erhielt das Cockpit ein Update, das die Bedienung der Klimafunktionen in eine neue Touchleiste auslagerte – eher Rück- als Fortschritt.

Nicht nur Fahrer und Beifahrer umsorgt der Sorento mit bequemen Sesseln und reichlich Platz, auch die Passagiere im Fond reisen mit fast schon verschwenderisch viel Kopf- und Beinfreiheit sehr komfortabel. Erst in der optionalen dritten Sitzreihe müssen Abstriche gemacht werden, denn hier fahren nur Kinder wirklich gerne mit. In der Fünfsitzer-Konfiguration glänzt der Koreaner bereits mit circa

700 Litern Kofferraumvolumen, bei umgeklappter Rückbank schluckt der MQ4-Sorento sogar über zwei Kubikmeter – dem Besuch im Möbelhaus steht also nichts entgegen.

Im 100 000-Kilometer-Dauertest von auto motor und sport zeigte sich der Kia als 2.2 CRDi AWD sehr solide und standfest. Ausfälle oder teure Reparaturen waren kein Thema, nur Kleinigkeiten bemängelten die Tester, wie etwa die billig wirkenden Materialien im Kofferraum (einfache Kunststoffe und Filz statt Teppich) und die nicht immer vollends überzeugende Verarbeitungsqualität (Spaltmaße, Knarrgeräusche). Auch das ab rund 70 000 Kilometern zum Ruckeln neigende Doppelkupplungsgetriebe wurde im Test moniert; erst durch zwei Softwareupdates ließ es sich besänftigen. Beruhigend beim Gebrauchtkauf: Die siebenjährige Neuwagengarantie gilt noch lange für alle MQ4. *Sascha Wölfel*

Gefällige Optik beim Vor-Facelift-Sorento mit „Tigernasen“-Kühlergrill. Ab 2024 mit neuer Front im Stil des großen Stromers EV9





Cockpit mit klarer Bedienung und schöner Qualität. Beim Fünfsitzer passen rund 700 Liter in den Kofferraum



Unter der Haube arbeiten ausschließlich Vierzylindermotoren. Gegen Aufpreis wird der Sorento zum Siebensitzer



Checkpunkte:

- Ruckeln Doppelkupplungsgetriebe (nur 2.2 CRDi)?
- Zustand Unterboden bei Off-road-Nutzung im Vorbesitz
- Batteriezustand PHEV (Zertifikat?)

Rückrufe:

- Brandgefahr durch Kraftstoffaustritt
- E-Call-Notruf funktion
- Hochdruckölpumpe Doppelkupplungsgetriebe (2.2 CRDi)
- Defekt am Gurtstraffer

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Das Allround-Talent ist der kräftige 2,2-Liter-Diesel mit 202, später 194 PS, 440 Newtonmetern Drehmoment und bis zu 2,5 Tonnen gebremster Anhängelast. Voll- und Plug-in-Hybrid arbeiten durchaus harmonisch, passen aber nicht so recht zum robusten Charakter des Kia.

	1.6 Hybrid 2WD	1.6 PHEV AWD	2.2 CRDi AWD
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4+E	Reihe/4+E	Reihe/4
Hubraum	1598	1598	2151
Leistung	158 (215)	185 (252)	142 (194)
bei 1/min			bei 3800
max. Drehm.	350	350	440 bei 1750
Nm bei 1/min			
Leergewicht/Zuladung	1816/694	2015/515	1887/613
Länge x Breite	4810 x 1900	4810 x 1900	4815 x 1900
x Höhe	x 1700	x 1700	x 1700
Gepäckraum	l/VDA	693-2077	697-2085
Höchstgeschw.	km/h	193	201

Welches Modelljahr?

Der noch junge Sorento der vierten Generation offenbart noch keine Mängelschwerpunkte bei einzelnen Modelljahren. Daher ist der gesamte Bauzeitraum ab 2020 für den Gebrauchtkauf interessant. Selbst bei Modellen aus dem ersten Modelljahr läuft die Neuwagengarantie noch mindestens zwei Jahre.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Bereits die Vor-Facelift-Basis „Edition 7“ war reichhaltig ausgestattet: digitales Cockpit, adaptiver Tempomat, Klimaautomatik mit zwei Zonen, LED-Hauptscheinwerfer, Parkpiepser vorn und hinten, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn und vieles mehr. Die empfehlenswerte „Vision“-Ausführung brachte zusätzlich unter anderem Voll-LED-Leuchten, einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz und die Navigationsfunktion mit. Die Top-Linien „Spirit“ und „Platinum“ enthielten weitere Features wie Ambientbeleuchtung, Premium-Soundsystem und Head-up-Display – nett, aber durchaus verzichtbar. Die dritte Sitzreihe kostete immer 990 Euro Aufpreis.

Was kostet er?

Bei rund 35 000 Euro startet der Kia in den Gebrauchtbörsen als 2.2 CRDi AWD mit weniger als 80 000 Kilometern. Etwas günstiger in der Anschaffung sind Voll- und Plug-in-Hybrid, die mit vergleichbaren Laufleistungen meist circa 2000 Euro unter den Preisen für einen Diesel liegen. Gut für Gebrauchtkauf: Fast alle insinierierten Sorento glänzen mit einem hohen Ausstattungs niveau.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	Hybrid	PHEV	CRDi
2024	–	39 950,–	41 200,–
2023	–	36 590,–	35 703,–
2022	29 750,–	34 367,–	32 103,–
2021	27 110,–	32 150,–	–
2020	24 518,–	29 216,–	–
2019	–	–	–

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise; ²⁾+ 18,4 kWh

Betriebskosten in Euro

im Jahr	Hybrid	PHEV	CRDi
Steuer	141,–	32,–	383,–
Haftpflicht	610,–	624,–	623,–
Teilkasko	786,–	785,–	1032,–
Vollkasko	1340,–	1351,–	1454,–
Wartung	388,–	412,–	455,–
l/100 km	5,4 S	1,6 S ²⁾	6,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die vierte Generation des Sorento punktet mit guter Verarbeitung und - je nach Modellvariante - mit einem neu entwickelten Achtgang-Getriebe. Wichtig ist zu prüfen, ob Rückrufe erledigt wurden - vor allem beim 2,2-Liter-Diesel, bei dem es um möglichen Kraftstoffaustritt ging. *Maik Wilde*

Tests in diesen Ausgaben

Kia Sorento 1.6 T-GDI Hybrid AWD: Vergleichstest 4/21; Sorento 1.6 T-GDI PHEV AWD: Vergleichstest 17/21, 6/23; Sorento 2.2 CRDi AWD: Dauertest-Abschlussbericht 26/23, Vergleichstest 15/24, 2/25.

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

KIA SPORTAGE

IM GEGENSATZ zum eher nüchtern gestylten Konzernbruder Hyundai Tucson tritt der Sportage optisch deutlich dynamischer auf. Überzeugt er auch mit Qualität?



Viele gebrauchte Sportage werden mit guter Ausstattung, auch mit Ledersitzen, angeboten. Die Rückbank ist teilbar

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie wegen der siebenjährigen Garantie**
- **Lenkung: Geräusche?**
- **Radaufhängungen**
- **Bremsverschleiß**

Rückrufe:

- **Brandgefahr aufgrund überlasteter ABS/ESP-Steuergeräte**
- **Brandgefahr durch fehlerhafte Steckverbindung des elektr. Zusatzheizers**
- **Ausfall Bremskraftverstärker (Konstruktionsfehler am Filtersieb der Tandempumpe)**

Kia gehört zur koreanischen Hyundai Motor Group, deshalb sind sich die Modelle Kia Sportage und Hyundai Tucson – zumindest technisch – sehr ähnlich. Die von Anfang 2016 bis 2021 gebaute und 2018 zuletzt überarbeitete vierte Generation (QL) der Sportage teilt sich Plattform und Antriebe mit dem Hyundai-Konzernbruder. Dank des auffälligen Exterieurdesigns mit markantem Hundeknochen-Kühlergrill setzt sich der Kia optisch aber deutlich vom Tucson TL (2015 bis 2020) ab.

Neben günstigen Einstiegspreisen erleichterte die großzügige siebenjährige Garantie die Kaufentscheidung, wovon auch viele Gebrauchtkäufer bei jüngeren Exemplaren noch immer profitieren. Allerdings waren viele Extras und Antriebsvarianten nur in Verbindung mit gehobenen Ausstattungslinien zu bekommen. Für Kurzstrecken sind die Einstiegsbenziner und -diesel mit normaler Ausstattung die Wahl der Vernunft. Neben dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis sprechen auch die günstigen Unterhaltskosten für das Benziner-Basismodell mit 1,6-Liter-Saugmotor und 132 PS.

Der Wunsch nach Allrad, Automatikgetriebe sowie diversen Komfort- und Sicherheits-Extras erforderte dagegen mindestens den 2.0 CRDi Vision mit 185 PS, doch selbst die in der Erstsanschaffung recht teuren Varianten werden als Gebrauchtwagen zu attraktiven Konditionen gehandelt. In Sachen Haltbarkeit liegt Kia auf hohem Niveau; Mängel fanden die DEKRA-Tester lediglich an unschönen Schweißnähten. Auch ein fehlender Schutzmechanismus gegen Fehlbetankung könnte zu Problemen führen, ebenso der sich gelegentlich abschaltende Allradantrieb.

Ungeachtet dessen spulte der knapp 4,50 Meter lange Kompakt-SUV einen 100 000-Kilometer-Dauertest bei auto motor und sport vorbildlich und ohne außerplanmäßige Werkstattaufenthalte ab. Lediglich ein am Testwagen auftretendes, vermutlich fahrtwindverursachtes Pfeifgeräusch bei höherem Tempo sowie der etwas brummige Lauf des Zweiliter-Diesel blieben am Ende als nennenswerte Minuspunkte stehen. *Thimo Fleck*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Am besten passen die kräftigen Dieselmotoren zum SUV, die ab Start des Typs QL 2016 Euro 6 erfüllen, seit Mitte 2018 sogar Euro 6d-Temp. Als kostengünstige Variante empfiehlt sich der noch junge, aber kräftige 177-PS-Benziner 1.6 T-GDI mit Frontantrieb.

	1.6 T-GDI	1.7 CRDi	2.0 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1591	1685	1995
Leistung	kW (PS)	130 (177)	85 (115)
	bei 1/min	bei 5500	bei 4000
	bei 1/min	265 bei 1500	280 bei 1250
max. Drehm.	Nm bei 1/min	1545/565	1425/575
Leergewicht/Zuladung	kg	4485 x 1855	4485 x 1855
Länge x Breite	mm	x 1645	x 1645
x Höhe		503–1492	503–1492
Gepäckraum	l/VDA	205	176
Höchstgeschw.	km/h	201	201

Welches Modelljahr?

Seit der Einführung von Fahrverboten entscheidet die Abgasklasse darüber, welcher Diesel empfohlen werden kann und welcher nicht. Die dafür notwendigen Euro-6-Modelle sind ab 2016 zu haben. Wer auf Euro 6d-Temp Wert legt, wählt besser ein jüngeres Exemplar ab Juli 2018 – mit Garantie bis mindestens 2025.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wer den Sportage überwiegend in der Stadt sowie mit kleiner Besetzung nutzt, kann getrost zu günstigen Basismodellen greifen. Bei jüngeren Gebrauchten werden allerdings vollausgestattete Exemplare als Vision oder GT Line zu recht interessanten Preisen angeboten.

Was kostet er?

Ein Facelift-Sportage (ab 2018) mit 1,6-Liter-Basisbenziner und weniger als 50 000 Kilometern auf der Uhr startet bei rund 17 000 Euro. Ein Top-Diesel mit Allradantrieb, Automatik und reichhaltiger Ausstattung kostet bei entsprechender Laufleistung mindestens 23 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D	im Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
2023	–	–	–	Steuer	182,–	210,–	276,–
2022	19 507,–	–	–	Haftpflicht	608,–	653,–	578,–
2021	18 289,–	–	–	Teilkasko	413,–	372,–	527,–
2020	16 764,–	17 898,–	18 738,–	Vollkasko	871,–	810,–	954,–
2019	15 847,–	15 640,–	16 697,–	Wartung	301,–	316,–	355,–
2018	14 068,–	13 876,–	–	l/100 km	7,4 S	4,6 D	5,2 D

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte Generation des Sportage zeigt hin und wieder Schwächen in Kerndisziplinen: So schaltet z.B. der Allradantrieb ab, und auch Spurhaltesystem und Notbremsassistent sind offenbar nicht immer absolut verlässlich.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

Sportage 1.6 T-GDI: Vergleichstest 9/16; Sportage: Kaufberatung 11/16; Sportage 2.0 CRDi 4WD: VT 19/17, 5/19, Dauertest 17/18; Sportage 1.6 T-GDI 4WD: VT 26/2020.

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

MAZDA CX-5

ALTE SCHULE – dieser Begriff umreißt das Wesen des Mittelklasse-SUV, und zwar im positiven Sinn. Was kann der Japaner darüber hinaus, und was kann er nicht so gut?



Vertraut: Dreh-/Drück-Steller, viele physische Tasten, auch für die Klimaanlage, teil-digitale Uhren. 522 bis 1638 Liter Gepäckraum

Ein frei saugender Benziner, der bei hohen Touren ein wenig laut wird. Ein Schaltgetriebe, in dem die rechte Hand sechs Gänge sortiert – wenn sie nicht gerade den Dreh-/Drück-Steller bedient, der das Infotainment steuert. Klingt nach 2000er-Jahre? Ja, ist aber Gegenwart im CX-5 der zweiten Generation, den Mazda von 2017 bis Anfang 2025 in Deutschland anbot. Gut 4,50 Meter lang, bietet er den Passagieren bequeme Sitze und einen großzügigen, wertig eingerichteten Innenraum.

Der Mittelklasse-SUV aus Hiroshima ist auf sympathische Weise oldschool – ein Resultat der Beharrlichkeit, mit der Mazda seit vielen Jahren seinen eigenen Weg geht. Das hat indes nicht nur Vorteile. Die Vierzylinder-Benziner, 160 bis 194 PS stark, wirken bei niedrigen Drehzahlen doch etwas schläfrig; daran ändert auch das 24V-Mildhybridsystem wenig, das ab Frühjahr 2023 mit 5 kW zuboostet. Der 2,5-Liter hat immer, der 2,0-Liter je nach Baujahr und Version eine Zylinderabschaltung an Bord. Auch deshalb geht der Verbrauch der Ottomotoren (bei Mazda „G“ genannt, für Gasoline) in Ordnung.

Trotzdem raten wir zum sparsamen, laufruhigen und durchzugsstarken 2,2-Liter Diesel (150 bis 184 PS). Für ihn und für seine Otto-Gebrüder stehen mehrere Kraftübertragungen bereit – Sechsgang-Schaltgetriebe, deren Führung im Alter etwas ausleiern kann, Sechsgang-Wandlerautomaten sowie Front- und Allradantrieb. Beim Fahrwerk wirkt das Setup nicht ganz zuende entwickelt, trotz der präzisen Lenkung und der aufwendigen Hinterachse. Der Mazda-SUV neigt bei flotter Gangart zum Wanken; sein Heck kann im Grenzbereich lebhaft werden, und die Bremsleistung ließ in einigen Tests von auto motor und sport zu wünschen übrig.

So ist das eben mit dem Oldschool-Auto CX-5. Gar nicht altmodisch sind die Neuwagen-Garantien, die Mazda seit April 2022 gibt: sechs Jahre oder bis zu 150.000 km. Schon zuvor existierte ein ähnliches Paket als Anschlussgarantie. Fragen Sie vor einem Kauf unbedingt danach!

Johannes Köbler

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner im CX-5 müssen ohne Aufladung auskommen, ihre Kraftentfaltung wirkt etwas zäh. Die Diesel haben mehr Wumms und sind mindestens nach Euro 6d-TEMP sauber. Achtung: Beide Motortypen neigen zum Verkoken, wenn sie ständig im Stadtverkehr laufen.

	G 165	D 150	D 184
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	2191	2191
Leistung	121 (165) bei 1/min	110 (150) bei 4500	135 (184) bei 4400
max. Drehm.	213 bei 4000	380 bei 1800	420 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1567/508	1666/477	1764/471
Länge x Breite x Höhe	4575 x 1845 x 1680	4575 x 1845 x 1680	4575 x 1845 x 1680
Gepäckraum	l/WDA 522–1638	522–1638	522–1638
Höchstgeschw.	201	204	208

Welches Modelljahr?

Die Entscheidung für einen CX-5 ist eher eine des Budgets als eine des Baujahrs. Beim Facelift 2021 hat sich nicht viel geändert, am meisten noch bei Infotainment und Konnektivität. Das Mitteldisplay wuchs nur leicht auf 10,25 Zoll Diagonale. Der Dieselmotor, die Automatik und der Allradstrang erfuhren Feinschliff.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ein Blick in die 2021er-Preisliste: Die Center-Line als zweit-höchste Ausstattung enthielt fast alles Wichtige, darunter LED-Scheinwerfer, Zweizonen-Klimaautomatik und Smartphone-Anbindung. Richtig luxuriös war die Sports-Line: viele Assistenzsysteme, E-Heckklappe, 19-Zoll-Räder, Navigation, Bose-Sound und Head-up-Display.

Was kostet er?

In Deutschland haben drei Viertel der gebrauchten angebotenen CX-5 (Generation 2) einen Benzinmotor unter der Haube. Mit Laufleistungen bis 80.000 km kosten sie ab 20.000 Euro, Diesel liegen einen Tausender darüber.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	G 165	D 150	D 184	im Jahr	G 165	D 150	D 184
2023	22.149,-	25.542,-	-	Steuer	142,-	313,-	365,-
2022	20.136,-	23.219,-	-	Haftpflicht	593,-	666,-	609,-
2021	17.941,-	21.111,-	25.024,-	Teilkasko	609,-	685,-	793,-
2020	16.140,-	18.396,-	22.281,-	Vollkasko	1121,-	1372,-	1389,-
2019	15.127,-	16.579,-	19.879,-	Wartung	273,-	287,-	305,-
2018	13.959,-	15.448,-	17.635,-	l/100 km	6,5 S	5,6 D	6,6 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Schaltgetriebe hakelig?
- Ansaugtrakt durch Kurzstreckenverkehr verkockt?
- Funktion elektrische Außenspiegel?

Rückrufe:

- Verschleiß Unterdruckpumpe Bremsen
- Ausfall SCR-System (Diesel)
- Ausfall Kraftstoffpumpe

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der CX-5 bietet gute Übersicht. Wer hochwertiges Material im Interieur will, sollte nicht zur Basisausstattung greifen. Bei den Bremsen lohnt ein genauer Blick – sie sind vergleichsweise verschleißanfällig. Und: Hintere Sicherheitsgurte checken.

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

CX-5 allgemein: Kaufberatung 17/20; CX-5 D 150 Allrad: Vergleichstest 2/19; CX-5 D 184 Allrad: VT 18/21; CX-5 G 165: VT 26/20. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MERCEDES GLA

EINE BESSERE A-KLASSE, das ist für viele der GLA der Baureihe W 156. Er ist praktischer und bietet mehr Platz, unterscheidet sich ansonsten kaum vom Kompakten.



Quer eingebaute Motoren mit 109 bis 381 PS. Das Ladevolumen variiert zwischen mittelmäßigen 421 bis zu 1430 Liter

Checkpunkte:

- Gelängte Steuerkette (M 270)
- Wartungshistorie
- Bremsverschleiß

Rückrufe:

- Bremshydraulikblock (bis Baujahr 2015)
- Sicherung Motorraum (Baujahr 2016)
- Sidebags im Fond (Baujahr 2017)
- Lenksäulenmodul (Baujahr 2017)
- Fahrerairbag (Bj. 2018)

Auch wenn die Karosserieform komplett eigenständig ist, sieht der GLA einer A-Klasse der Baureihe 176 zum verwechseln ähnlich, und zwar innen wie außen. Nein, es handelt sich nicht nur um eine Crossover-Bepunktung. Die erste Generation des GLA ist rundum kantiger als die (sehr) flache A-Klasse und rundete das SUV-Programm von Mercedes von 2013 bis zum Erscheinen der Nachfolger-Baureihe 247 2020 nach unten ab. Im Vergleich zur A-Klasse gab's trotz der ähnlichen Hülle in alle Richtungen ein paar Fingerbreit mehr Platz. Das macht ihn nicht zum Raumwunder, aber letztlich zum sehr angenehmen Kompakten.

Alle Motoren erfüllten von Anfang an Euro 6, wichtig besonders für Dieselmotoren. Der 180 CDI nutzt den 1,5-Liter-Diesel, eine optimierte Renault-Entwicklung mit 109 PS, während die 2,1-Liter-Aggregate mit 136 oder 170 PS dem GLA einen drehmomentstärkeren Antrieb bescheren, der sich hervorragend für den Einsatz auf der Autobahn eignet. Letztere waren zudem mit Allradantrieb erhältlich, wie auch die 220er- und 250er-Benzinvarianten sowie das Sportmodell AMG 45 mit zunächst 360 und später 381 PS.

Der GLA überzeugt als Gebrauchtwagen mit seiner steifen und auffällig hochwertig gemachten Karosserie. Rostprobleme oder Verarbeitungsmängel sind ein Fremdwort. Probleme mit Steuerketten und Nockenwellen (Rückruf) bei den M270-Benzinern sind bekannt und beherrschbar. Bei den sehr sparsamen Dieseln gab es Rückrufe aufgrund von Schummelsoftware. Das meist optionale Doppelkupplungsgetriebe kann gelegentlich ruckeln, gilt aber als technisch robust.

Überhaupt fährt der GLA ganz Mercedes-typisch mit einer gelungenen Mischung aus Agilität und Komfort. Die optionalen Adaptivdämpfer reagieren sensibel auf feine Unebenheiten, ohne bei tiefen Wellen oder Beladung die Kontrolle zu verlieren. Die ebenfalls optionale Lenkung mit variabler Übersetzung steigert die Handlichkeit. Zur Sicherheit gab's zahlreiche Assistenzoptionen, wie Totwinkelassistent oder Notbremsfunktion.

Dirk Gulde/aj

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unter den Benzinern sollte man die durchzugsschwachen 1,6-Liter meiden und gleich zu 200 oder 250 greifen. Beim Diesel fängt der Spaß mit dem drehmomentstarken 200 CDI an. Herausragende Fahrleistungen und mitreißende Agilität bietet der AMG GLA 45.

		250	AMG 45	200 d
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1991	1991	2143
Leistung	kW (PS)	155 (211)	280 (381)	100 (136)
	bei 1/min	bei 5500	bei 6000	bei 3400
max. Drehm.	Nm bei 1/min	350 bei 1200	475 bei 2250	300 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	kg	1455/485	1585/520	1505/530
Länge x Breite	mm	4417 x 1804	4424 x 1804	4424 x 1804
x Höhe		x 1494	x 1494	x 1494
Gepäckraum	l/VDA	421-1235	421-1235	421-1235
Höchstgeschw.	km/h	235	250	205

Welches Modelljahr?

Anfang 2017 renovierte Mercedes den GLA innen und außen, die Diesel heißen seitdem d statt CDI, der 220 Benzinern kam als Leistungsstufe hinzu. Da alle Motoren von Anfang an Euro 6 erfüllten und trotz einiger Steuerkettenmalaisen (M 270) meist zuverlässig arbeiten, müssen Interessenten keine bestimmten Baujahre aufspüren.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Ausstattungspakete Style, Urban oder AMG Line betreffen hauptsächlich Fahrwerk und Optik, wichtige Extras kosteten also in der Regel Aufpreis. Empfehlenswert und häufig zu finden sind davon die Siebengangautomatik, Xenon- bzw. LED-Scheinwerfer und Parkpiepser.

Was kostet er?

Schon ab gut 12 000 Euro finden sich gepflegte Exemplare unterhalb von 150 000 Kilometern, meist mit kleineren und mittleren Benzinern. Diesel sind etwas teurer. Deutlich jüngere Autos mit fünfstelliger Laufleistung kosten ab 16 000 Euro, um 20 000 beginnt Nobles.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	250	AMG 45	200 d	im Jahr	250	AMG 45	200 d
2023	-	-	-	Steuer	114,-	194,-	239,-
2022	-	-	-	Haftpflicht	580,-	558,-	690,-
2021	23 879,-	-	-	Teilkasko	393,-	573,-	452,-
2020	21 710,-	-	-	Vollkasko	830,-	1233,-	897,-
2019	19 477,-	29 196,-	20 564,-	Wartung	338,-	475,-	397,-
2018	17 746,-	25 938,-	18 377,-	l/100 km	5,7 S	7,4 SP	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlerreinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der GLA kommt ohne besondere Auffälligkeiten daher. Vereinzelt wird von leichten Knarzeräuschen und Vibrationen berichtet, welche die Werkstätten aber schnell abstellen konnten.

René Krämer

Tests in diesen Ausgaben

GLA 200: Vergleichstest 8/14; GLA 200 d 4Matic: Vergleichstest 15/16; GLA 220 CDI 4Matic: Vergleichstest 5/15; GLA 250 4Matic: Vergleichstest 3/15; AMG 45: Vergleichstest 16/16.

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

MERCEDES GLC

DER GLC WAR EIN BESTSELLER für Mercedes. Der von 2015 bis 2022 angebotene SUV ist auch als Gebrauchter begehrt. Worauf sollten Secondhand-Käufer achten?



Schön und groß: Im Cockpit entspricht fast alles der C-Klasse W 205. Der Kofferraum schluckt 550 bis 1600 Liter Gepäck

Checkpunkte:

- **Transparenter Vorbesitz**
- **Wartungshistorie**
- **Pflegezustand okay?**
- **Fahrwerksverschleiß**
- **Ventiltrieb (OM 654)**
- **Steuerketten (OM 651)**

Rückrufe:

- **Stattliche 61 Rückrufe betreffen u.a. Airbags, Abgasreinigung, Steuerkette (Risse), Ölverlust, Servolenkung...**
- **Beim Kauf also stets auf die Erledigung achten!**

Hochwertige Verarbeitung, exzellente Fahreigenschaften und die SUV-typische Vielseitigkeit haben den GLC der ersten Generation (Typ 253) zum Alleskönner gemacht. Er erzielt auf dem Gebrauchtmakrt überdurchschnittlich hohe Preise und ist wertstabiler als sein kantiger Vorgänger GLK. Schon die Basis gefällt mit haptisch anspruchsvollen Materialien und guten Motoren.

Der GLC punktet auch mit seinem Format. Zwar ist er rund zehn Zentimeter kürzer als die C-Klasse W205, mit der er sich Plattform und Technik teilt, bietet aber innen und im Laderaum trotzdem mehr Platz. Der Zuwachs in Höhe und Breite verhilft den Insassen zu einem großzügigen Raumgefühl, durchaus ähnlich mit dem einer gleichaltrigen E-Klasse.

Zahlreiche Sonderausstattungen und Antriebsvarianten bieten nahezu unbegrenzte Luxusmöglichkeiten. Zum Werterhalt tragen die recht häufig bestellten Ledersitze (haltbarer als Teilleider), das große Comand-Online-Navigationssystem und das Fahrassistenzpaket bei. Besonders nützlich sind außerdem die Multibeam-LED-Scheinwerfer, die Airmatic-Luftfederung und eine Anhängerkupplung, mit der man, je nach Modell, bis zu 2,5 Tonnen ziehen darf. Sowohl der Allradantrieb 4MATIC als auch die harmonisch abgestimmte Neunstufen-Wandlerautomatik (sieben Stufen im GLC 350 e) sind serienmäßig.

Klingt narrensicher? Nicht ganz. Der bis April 2019 verbauten Vierzylinder-Konzerndiesel OM 651 hat mittlerweile seine Kinderkrankheiten hinter sich. Dafür hat der Nachfolgемotor OM654 (nach der Modellpflege) Kritik aufgrund eines empfindlich konstruierten Ventiltriebs gesammelt. Mittlerweile lehnen Erfahrungen jedoch, dass nur sehr schlecht behandelte Exemplare Probleme bereiten. Benziner und V6-Diesel (auch Vorfacelift) vertragen wenig pflegerische Vorbesitzer etwas besser. Weiterhin sind typische Verschleißerscheinungen an Fahrwerks- und Bremsteilen sowie an einigen Innenraumoberflächen zu beachten. Wie so oft ist ein guter Pflegezustand entscheidend, der beim noblen GLC allerdings noch häufig anzutreffen ist.

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

250 und 250 d eignen sich bestens als goldene Mitte, wobei für gute Fahrleistungen schon die günstigeren Motorvarianten locker genügen. Stärkere GLC beeindruckten in Leistung und Preisniveau. Achten Sie gerade beim Facelift-Diesel auf einen pfleglichen Vorbesitzer.

		250 4Matic	300 e 4Matic	250 d 4Matic
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1991	1991	2143
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 5500	155 (211) bei 5500	235 (320) bei k.A.	150 (204) bei 3800
max. Drehm.	Nm bei 1/min	350 bei 1200	700 bei k.A.	500 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	kg	1735/675	2030/585	1855/675
Länge x Breite	mm	4656 x 1890	4658 x 1890	4656 x 1890
x Höhe		x 1639	x 1644	x 1639
Gepäckraum	I/VDA	550–1600	395–1445	550–1600
Höchstgeschw.	km/h	222	230	222

Welches Modelljahr?

Allerlei Rückrufe, z.B. für Kabelbäume, Steuergeräte, Wasserpumpe und Kleinkram mussten GLC-Fahrer bereits über sich ergehen lassen. Das findet sich über alle Baujahre. Dieselfahrern raten wir zu den genannten solideren Motoren. Die Faceliftmodelle bringen dafür etwas Frische und ein deutlich moderneres Infotainment.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Vom Försterauto mit Offroadpaket (inkl. Luftfahrwerk) über den Nullausstatter mit Halogenscheinwerfern bis hin zu Luxus- und Breitensportexemplaren erzeugt die Menge an Extras eine große Vielfalt. Die Design-Linien von Mercedes sind dagegen fast nur optischer Natur.

Was kostet er?

Die weitverbreiteten Vierzylinder-Diesel sind am günstigsten. Das bedeutet, dass ab etwa 20 000 Euro gut ausgestattete GLC um die 100 000 Kilometer beginnen. Bunt gemischt: Die Auswahl an Vierzylinder-Benzinern. Immer teuer sind die Sechszylinder. Feinere Ausstattungen und Hybride starten bei 30 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	250	300 e	250 d	im Jahr	250	300 e	250 d
2023	–	–	–	Steuer	194,–	40,–	341,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	629,–	693,–	721,–
2021	–	36 545,–	–	Teilkasko	537,–	497,–	617,–
2020	–	33 222,–	–	Vollkasko	978,–	1129,–	1096,–
2019	25 559,–	30 811,–	26 786,–	Wartung	423,–	459,–	472,–
2018	22 946,–	27 507,–	24 380,–	I/100 km	7,5 S	2,2 S ²⁾	6,1 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+16,5 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der GLC ist ein sehr solider SUV, der praktisch kaum Schwächen zeigt. Tipp: Außer bei der Hybrid-Variante findet sich im Kofferraum-Unterboden noch recht viel zusätzlicher Stauraum.
Johannes Bauer

Tests in diesen Ausgaben

GLC 250d 4Matic: Fahrbericht 15/15; GLC 250/250d 4M: Vergleichstest 9/16; GLC 300 4M. Coupé: VT 5/17; GLC 350d 4M: VT 1/18; GLC 63 S AMG: FB 25/17; GLC 220d 4M: VT 1/21. GLC allg.: Gebrauchtkaufberatung 19/24.

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

MERCEDES ML, GLE

ERST IN DER DRITTEN GENERATION wurde aus dem ML ein Mercedes, wie ihn Käufer erwarteten. Zum Facelift 2015 kamen ein neuer Name, ein Coupé und ein PHEV.



Vorteil des GLE gegenüber dem ML: verbesserter Komfort und sparsame Dieselmotoren mit Euro-6-Einstufung

Checkpunkte:

- Undichter Ölkühler (V6-Diesel)
- Transparenter Vorbesitz?
- Beschlagene Leuchten
- Ständiger Anhänger-einsatz?
- Steuerkette (OM 651)

Rückrufe:

- E-Servolenkung (Baujahre 2015-2016)
- Verklebung der Frontscheibe (Baujahr 2016)
- Verschraubung am Lenkgetriebe
- Sitzbelegungserkennung

Als „Alabama Trashcan“ verunglimpft man die 1996 erstmals angebotene Mercedes M-Klasse. Mercedes betrat mit ihm Neuland, begründete das erste Werk in den USA und widmete sich ganz untypisch dem zeitgeistigen Trend namens SUV.

Unter den üblen Verarbeitungsproblemen dieser frühen Urmodelle litt noch der Ruf der Nachfolger, auf denen auch die technisch verwandten Ableger R-Klasse und GL/GLS fußten. Dabei war der 2005 enthüllte zweite ML (W 164) zumindest gefühlt voll auf Daimler-Niveau. Der nochmals deutlich hochwertigere W 166, den wir hier zeigen, basiert in den Grundzügen seiner Karosserie auf dem Vorgänger. Der beseitigte dessen Achillesferse: Undichte Heckleuchten, die das tief im Innenraum sitzende Karosseriesteuergerät unter Wasser setzen können. Seitdem hört man nur noch gutes aus Tuscaloosa, Alabama. Mit der Modellpflege 2015 wurde aus dem ML dann GLE, zugleich fügten die Stuttgarter erstmals eine Coupé-Variante mit Fließheck hinzu.

Schon vor dem Facelift erwies sich das Baumuster W 166 (2011 bis 2018) als solide. Die Mechanik ist unauffällig, nur der Bremsenverschleiß relativ hoch. Dieselmotoren zeigen gelegentlich Auffälligkeiten mit den NOx-Sensoren der Abgasanlage, eine lückenlose Historie mit Wartung in der Vertragswerkstatt ist wie immer empfehlenswert. Exemplare mit hoher Laufleistung können Undichtigkeiten an Ölkühler (V6-Diesel bis 2012) oder Getriebe aufweisen. Vor einem Kauf sollte man zudem auf beschlagene Leuchteinheiten und knarrende Sitzgestelle achten.

Vom kleinen, aber drehmomentstarken 2,1-Liter-Vierzylinder-Diesel bis zum Biturbo-V8-Benziner ist im Motorenprogramm alles vertreten. Ein Plug-in-Hybrid kam zur großen Modellpflege als GLE 500 e mit einer Kombination aus V6-Benzinmotor und E-Maschine.

Bei den Hauptuntersuchungen gehört der W 166 zu den Klassenbesten und geht damit auf Abstand zu den Vorgängern. Seit 2018 ist der noch modernere, ebenso wertstabile Nachfolger W 167 auf dem Markt.

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die drehmomentstarken Diesel passen ideal zu ML und GLE. Souveräner und nicht viel teurer als der Vierzylinder ist der 350 d mit V6, den auch Genießer wählen. Beide erfüllen seit dem Facelift die Euro-6b-Norm und sind angemessen sparsam. Fast alle ziehen 3,5 Tonnen.

	400 4Matic	250 d	350 d 4Matic
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	Reihe/4	V/6
Hubraum	cm ³ 2996	2143	2987
Leistung	kW (PS) 245 (333) bei 1/min	150 (204) bei 3800	190 (258) bei 3400
max. Drehm.	Nm bei 1/min 480 bei 1600	480 bei 1600	620 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	kg 2150/750	2075/775	2185/765
Länge x Breite x Höhe	mm 4819 x 1935 x 1796	4819 x 1935 x 1796	4819 x 1935 x 1796
Gepäckraum	l/VDA 690-2010	690-2010	690-2010
Höchstgeschw.	km/h 247	210	225

Welches Modelljahr?

Viele werden sich fragen, ob sich das Facelift lohnt. Legt man Wert auf mehr Frische bei Infotainment und Fahrassistenz, ja. Geht es um die fahrerischen und nützlichen Vorzüge des großen Mercedes, tut es ausnahmslos auch ein frühes Exemplar. Um 2012 wechselte das Bordcomputer-Display von Dot-Matrix auf eine HD-Farbanzeige.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Das Offroad-Paket mit zuschaltbarer Getriebereduktion und das Active-Curve-System mit Adaptivstabilisatoren sind technisch beeindruckend, jedoch teuer im Reparaturfall. Auch komplex, aber solide ist die gern bestellte Luftfederung. Mehr Fahrassistenz gab es ab 2015.

Was kostet er?

Sowohl ML als auch GLE sind gut, teuer und wertstabil. Vernünftige Pflege ist wichtiger als der Kilometerstand. Bei etwa 19.000 Euro beginnen gute Exemplare. Nach oben gibt es – typisch Mercedes – kaum Grenzen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	400	250 d	350 d	im Jahr	400	250 d	350 d
2023	–	–	–	Steuer	264,–	299,–	461,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	842,–	886,–	864,–
2021	–	–	–	Teilkasko	842,–	821,–	821,–
2020	–	–	–	Vollkasko	1686,–	1717,–	1695,–
2019	–	–	–	Wartung	558,–	512,–	566,–
2018	33 359,–	31 218,–	32 384,–	l/100 km	8,5 S	5,4 D	7,3 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Einer der Platzhirsche unter den Edel-SUVs mit deutlich verbessertem Luftwiderstand im Vergleich zum Vorgänger. Echte Schwächen sind nicht erkennbar; vereinzelt ist Ölverlust ein Thema.

Sebastian Kopp

Tests in diesen Ausgaben

ML 350 BT: Vergleichstest 26/11, 24/13; ML 250 BT: Test 10/14; GLE 350 d: VT 21/15; GLE 500 e: Fahrbericht 14/15; GLE 450 AMG Coupé: Test 16/15; GLE 500 e Coupé: VT 14/16.

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

MINI COUNTRYMAN

SO RICHTIG MINI war die zweite Generation des Countryman natürlich nicht. Auf Basis des BMW X1 vereint der große Mini aber schickes Design und gute Langzeitqualität.



Typisches Mini-Cockpit mit nicht immer funktionaler Bedienung. Der Gepäckraum schluckt 450 bis 1390 Liter

Alles andere als mini war das Größenwachstum beim Countryman der zweiten Generation (F60), gebaut von 2017 bis Ende 2023. Mit zwanzig Zentimetern Längenzuwachs und einem Plus von 7,5 sowie 3,5 Zentimetern bei Radstand und Breite streckte sich der SUV auf Kompaktklasseformat. Der F60 teilte sich die Technik und die UKL2-Plattform mit dem BMW X1 des Typs F48.

Von den gewachsenen Dimensionen profitieren vor allem die Passagiere im Fond und das Fassungsvermögen des Kofferraums (450 bis 1390 Liter). Im Gegenzug relativieren die vielen Pfunde – mit vier Personen riss ein Allrad-Cooper S im Test locker die 1,8-Tonnen-Marke – dessen zunächst üppig erscheinenden 192 PS. Was den aufgeladenen Zweiliter-Vierzylinder also fast schon zum Antrieb der Vernunft für den Maxi-Mini macht, zumal der Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen dank strammer Lenkung und straffer Fahrwerksabstimmung nicht zu kurz kommt.

Steht dieser Aspekt beim Kauf eines gebrauchten Countryman weit oben im Lastenheft, sind die recht braven Basis-Dreizylinder, egal ob Benzin- oder Diesel, nur zweite Wahl. Andererseits müssen es nicht unbedingt die scharfen und kostspieligen JCW-Varianten mit bis zu 306 PS sein, die stets permanenten Allradantrieb und – seit Mai 2019 – eine Achtgangautomatik besitzen.

Auch bei den Selbstzündern markiert der Cooper D mit seinem stämmigen 150-PS-Zweiliter die goldene Mitte. Der stärkere SD erscheint ebenso verzichtbar wie der bei Schlupf zuschaltende Allradantrieb All4, der für alle Countryman-Leistungsstufen bis 192 PS nur optional erhältlich war.

Gebrauchtkäufern legen wir da eher die um 13 Zentimeter verschiebbare Rücksitzbank ans Herz. Außerdem einen genauen Blick auf Spiel in den Achsaufhängungen, zerbröselnde Anschlagpuffer der Stoßdämpfer, Bremsenverschleiß und ein lückenlos geführtes Wartungsheft. Gut: Alle Motoren der B-Baureihen sind solide und haltbar – auch hier zeigt dieser Mini Größe.

Uli Holzwarth

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Angesichts des üppigen Gewichts sind die Basis-Dreizylinder hier nur zweite Wahl. Gut passen dagegen der stämmige Zweiliter-Diesel mit 150 PS und der 192-PS-Benziner im Cooper S. Und weil's Spaß macht: Wer sich den JCW leisten kann – bitteschön!

	Cooper S	JCW	Cooper D
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	1998	1995
Leistung	141 (192) kW (PS) bei 5000 1/min	225 (306) bei 5000	110 (150) bei 4000
max. Drehm.	300 Nm bei 1350 1/min	450 bei 1750	350 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1525/495 kg	1680/495	1550/500
Länge x Breite x Höhe	4299 x 1822 x 1557 mm	4297 x 1822 x 1557	4297 x 1822 x 1557
Gepäckraum	450-1390 lVDA	450-1390	450-1390
Höchstgeschw.	225 km/h	250	214

Welches Modelljahr?

Das Facelift im Juli 2020 brachte neben der üblichen Kosmetik serienmäßig LED-Scheinwerfer und Lederlenkrad, außerdem weitere Motorvarianten mit Euro 6d. Der Cooper S verlor dabei neben 14 PS auch die Option auf die Achtgangautomatik – seitdem gab es gegen Aufpreis nur noch ein Siebengang-DKG. Da die Motoren von Beginn an standfest waren, entscheiden vorrangig die Ausstattung und der Pflegezustand.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Gegen Aufpreis ließ sich der Countryman ordentlich aufbretzeln. Nicht verzichten sollten Gebrauchtkäufer auf die verschiebbare Rückbank und das Head-up-Display über eine ausfahrbare Scheibe. Verstelldämpfer oder den nur bis 140 km/h arbeitenden Abstandstempomat braucht es dagegen nicht unbedingt.

Was kostet er?

Bei knapp unter 20000 Euro startet der Cooper S bis 60000 Kilometer. Der JCW ist mit solchen Laufleistungen kaum unter 30000 Euro zu bekommen. Den Cooper D unter 100000 Kilometern gibt es ab rund 19000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	S	JCW	D	im Jahr	S	JCW	D
2023	–	–	–	Steuer	136,-	198,-	230,-
2022	–	–	–	Haftpflicht	557,-	576,-	593,-
2021	19744,-	29712,-	22696,-	Teilkasko	477,-	629,-	598,-
2020	17715,-	27172,-	20840,-	Vollkasko	877,-	1104,-	1037,-
2019	16057,-	25552,-	17224,-	Wartung	288,-	394,-	322,-
2018	–	–	15692,-	l/100 km	6,3 S	7,6 S	4,4 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Achsaufhängungen
- Ölverlust Motor/Getriebe
- Funktion Infotainment
- DKG: Anfahren ruckelfrei?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Brandgefahr Hochvoltbatterie (PHEV-Modelle)
- Gasgenerator Gurtstraffer
- Fehlendes Schutzblech für Kraftstoff-Hochdruckpumpe

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die zweite Generation des Mini Countryman bringt in Sachen Qualität einen deutlichen Fortschritt gegenüber dem Vorgänger. Wichtig: Rückrufe sollten durchgeführt sein, vor allem in Sachen Gurtstraktoren vorne. Ein genauer Blick lohnt sich auch auf die Chromringe der Scheinwerfer.

Jörg Hegel

Tests in diesen Ausgaben

Mini Countryman Cooper: VT 16/20; Cooper All4: VT 14/17; Cooper D: VT 10/17, 1/22; Cooper D All4: VT 24/18; Cooper S All4: ET 5/17, KT 7/21; JCW (231 PS): VT 2/18; JCW (306 PS): VT 7/20, 26/21.

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

NISSAN QASHQAI

DER KOMPAKT-SUV ist seit Jahren Nissans Bestseller bei uns. Er gefällt in zweiter Generation mit gutem Platzangebot und solider Technik – mit einer Ausnahme.



Die Vierzylindermotoren leisten 110 bis 163 PS. Mit umgeklappter Rückbank passen bis zu 1585 Liter Gepäck ins Heck

Wie sein Vorgänger war der von 2014 bis 2021 im britischen Sunderland gebaute Qashqai II die Nummer eins im Nissan-Programm und fast überall erfolgreicher als die traditionellen Modelle der Marke. Die solide Mischung aus Kompaktauto und SUV zu fairen Preisen kam gut an. Sie diente auch dem technisch baugleichen Renault Kadjar und dem größeren X-Trail als Basis.

Der Qashqai des Typs J11 ist 4,43 Meter lang, was sehr ordentliche Platzverhältnisse ermöglicht. Dahinter folgen 430 bis 1585 Liter Gepäckraum. Als Schwachpunkt der Bedienung gilt das absturzgefährdete Infotainmentsystem.

Es gibt ihn mit je drei Benzin- und Dieselmotoren. Der Basis-Benziner 1.2 DIG-T mit 115 PS, der bis 2018 gebaut wurde, hat nicht den besten Ruf. Er fällt mit hohem Ölverbrauch aufgrund defekter Kolbenringe und gelängten Steuerketten auf, was mitunter zu Motorschäden führte. Empfehlenswerter ist der deutlich zuverlässigere und kräftigere 1.3 DIG-T (140 bis 160 PS), der ab 2018 auch den ebenfalls unauffälligen 1.6 DIG-T (163 PS) ersetzte. Seit 2015 erfüllten die Benziner Euro 6.

Die Diesel steuerte Renault bei. Der sparsame 1.5 dCi gab anfangs 110 PS, später 115 PS ab. Bei ihm treibt ein Zahnriemen die Nockenwellen an, er muss nach 150 000 km oder fünf Jahren (ab Ende 2018: 240 000 km oder zehn Jahre) gewechselt werden. Alle anderen Motoren besitzen eine Steuerkette. Spürbar mehr Durchzug, aber auch mehr Verbrauch gibt es beim 1.6 dCi (130 PS) und seinem Nachfolger 1.7 dCi, der den Qashqai ab Anfang 2019 mit 150 PS antrieb. Die beiden größeren Selbstzünder waren die einzigen Motorisierungen, die auf Wunsch mit Allradantrieb geliefert wurden.

Das Facelift im Sommer 2017 brachte dem J11 überwiegend kosmetische Änderungen. Neu waren die Front, die Grafik der Heckleuchten, das Multifunktionslenkrad und mehr (optionale) Assistenzsysteme. Gebrauchtkäufer sollten den 1,2-Liter-Benziner meiden. Und auf die Erledigung eventueller Rückrufe achten – es gab einige.

Henning Busse

Checkpunkte:

- Korrosion an der Abgasanlage
- Rost an den Achskomponenten
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Ausgehängtes Schaltseil
- Software Motorsteuerung
- Defekte Bremsleitung hinten rechts durch scharfkantige Radhausschale
- Ausfall Blinker in Spiegeln
- Gestörte Motorkühlung
- Fehler Notbremsassistent

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner tun sich mit dem Crossover etwas schwer, die Diesel sind durchzugsstärker und sparsamer. Tipp: der Qashqai 1.6 dCi mit 130 PS; er lässt sich bei entspannter Fahrweise sparsam bewegen.

	1.6 DIG-T	1.5 dCi	1.6 dCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1618	1461	1598
Leistung	120 (163) bei 5600	81 (110) bei 4000	96 (130) bei 4000
max. Drehm.	240 bei 2000	260 bei 1750	320 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1390/510	1393/517	1445/515
Länge x Breite x Höhe	4394 x 1806 x 1624	4394 x 1806 x 1590	4394 x 1806 x 1624
Gepäckraum	430–1585	430–1585	430–1585
Höchstgeschw.	200	182	190

Welches Modelljahr?

Beim Kauf eines Exemplars bis 2018 ist einiges zu beachten. So etwa das Zahnriemen-Wechselintervall beim 1.5 dCi, zudem auf den Ölverbrauch beim 1.2 DIG-T! In Autos von 2014 bis 2016 kann die Batterie früh ermüden. Manschetten am Bremsattel können undicht werden oder Domlager knarzen. Facelift-Modelle (ab August 2017) sind leiser und komfortabler. Ab Ende 2018 gab es neue, standfestere Motoren.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis Visia enthält das Wichtigste. Doch beim empfehlenswerten Acenta kommt Sinnvolles wie Parkensensoren, Notbrems-, Fernlicht- und Spurhalteassistent sowie die automatische Verkehrszeichenerkennung dazu.

Was kostet er?

Einen Facelift-Qashqai als 1.3 DIG-T gibt es unter 60 000 Kilometern ab rund 16 000 Euro. Euro-6-Dieselmotore bis 80 000 Kilometer sind selten und starten bei circa 14 000 Euro. Insetierte Allradversionen sind rar gesät.

Fahrzeugpreise in Euro*	Betriebskosten in Euro		
	1.6 T	1.5 dCi	1.6 dCi
Jahr			
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	14 846,–	14 108,–	15 600,–
im Jahr			
Steuer	112,–	151,–	194,–
Haftpflicht	517,–	594,–	593,–
Teilkasko	511,–	472,–	497,–
Vollkasko	849,–	829,–	893,–
Wartung	293,–	314,–	346,–
I/100 km	5,8 S	3,8 D	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die meistgekauften Motorvarianten im Qashqai der zweiten Generation ist der 1,5-Liter-dCi. Für Großgewachsene ist die Heckklappe ein Problem – sie öffnet sich nur auf 1,70 m. Häufiger Schwachpunkt: die Batterie.

Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

Qashqai 1.2 DIG-T: Test 7/14, Vergleichstest 24/16, 3/17; Qashqai 1.3 DIG-T: VT 13/19; Qashqai 1.5 dCi: VT 8/18; Qashqai 1.6 dCi 4x4: VT 10/14, 18/15, Dauertest 1/17; Qashqai 1.6 DIG-T: VT 14/17, 21/17, 24/17.

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

OPEL CROSSLAND

SO FRANZÖSISCH KANN EIN OPEL SEIN: Der Crossland (Typ P7) vereint Komfort, Nutzwert und Praktikabilität. Seine simple Konstruktion ist jedoch nicht ohne Tücken.



Das Cockpit mit der klaren Bedienung ist durch und durch Opel. 531 Kilo Zuladung und viel Platz sind im Alltag sehr praktisch

Seit 2CV oder Renault 4 gab es selten ein Auto, das so konsequent auf die Ansprüche von Käufern hin entwickelt wurde, die in bester No-Nonsense-Manier ein Auto mit viel Platz, simpler Technik, niedrigen Kosten und einem handlichen Format bevorzugen. Leistung, Sportsgeist oder ein allzu modischer Anstrich ist dem von 2017 bis 2024 gebauten Crossland völlig schnurz. Respekt verdient der Fakt, dass die Opel-Entwickler mit dem Crossland (anfangs noch mit X) zum allerersten Mal in die damalige PSA-Teilekiste griffen und als Erstlingswerk gleich einen so beliebten Bestseller schufen.

Feinschmecker dürfen dafür jedoch keine fahrerischen Leckerbissen oder eine Fülle an innovativer Technik erwarten. Die Plattform lässt sich bis auf den Peugeot 206 von 1998 zurückverfolgen. So kurvt die leichte Karosserie mit ihrer dünnen Verbundlenkerhinterachse immer ein wenig schunkelig durchs Land. Aber: Solide und haltbar ist das Ganze, insbesondere, wenn man einen Bogen um die Benziner macht, die allesamt vom bekannten Stellantis-Konzern-Dreizylinder mit 1,2 Litern Hubraum angetrieben werden. Der Haken: Dessen Zahnriemen läuft im Ölbad, und die Oberfläche kann angefressen werden, sofern ein Schmierstoff mit falscher Spezifikation zum Nachfüllen verwendet wurde. Dann landet Gummiabrieb in der Ansaugung der Ölpumpe, verstopft diese und zerstört im äußersten Fall den Motor. Grundsätzlich ist das Triebwerk zuverlässig und vor allem sparsam, doch sollte penibelst auf die Wartungshistorie geachtet werden. Daher sind die sehr sparsamen Dieselmotoren die sicherere Wahl.

Ansonsten stört ab und zu das Fahrwerk mit Poltergeräuschen, die nicht selten durch verschlissene Domlager verstärkt werden. Vielleicht kommen die Klagen auch von alteingesessenen Opel-Fahrern, die eine feinere Abstimmung gewohnt sind. Das gilt auch für die rührig-unpräzisen Schaltgetriebe. Unterm Strich bleiben aber (bis auf den Benziner-Zahnriemen) keine echten Achillesfersen, die im Zweifelsfall das Bankkonto sprengen. Der Crossland ist kein Feingeist, aber eine ehrliche Haut. *Andreas Jüngling*

Checkpunkte:

- Zahnriemen (1.2)
- Ölverlust am Antrieb
- Zustand Bremsanlage
- Fahrwerksverschleiß
- Karosserieverarbeitung

Rückrufe:

- Softwareupdate wegen Lambdaabstimmung (1.2, Bj. 2017-2019)
- Dieselpartikelfilter (Diesel, Bj. 2018-2019)
- Motorsoftware (Diesel, ab Baujahr 2022)
- Querträger hinten

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der sparsame und emsige 1.2-Benziner ist nur dann denkbar, wenn die Ölwechselhistorie lupenrein ist. Nach sechs Jahren beziehungsweise 100 000 Kilometern – besser vorher – sollte der Zahnriemen erneuert werden. Die genügsamen Diesel machen dagegen kaum Ärger.

	1.2	1.2 Turbo	1.5 Diesel
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1199	1199	1499
Leistung	61 (83)	96 (130)	81 (110)
	bei 5750	bei 5500	bei 3750
	bei 1/min	bei 1/min	bei 1/min
max. Drehm.	118 bei 2750	230 bei 1750	250 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1165/540	1263/542	1280/555
Länge x Breite	4217 x 1765	4229 x 1765	4217 x 1765
x Höhe	x 1605	x 1605	x 1605
Gepäckraum	I/VDA	410-1255	410-1255
Höchstgeschw.	170	201	185

Welches Modelljahr?

Die Baujahre unterscheiden sich in Optik und Name, nicht aber in der Technik. Seit Ende 2020 besitzt der Crossland die durchgehende Opel-Frontmaske und verzichtet auf das X im Namen. Ansonsten brachte das Facelift ein paar Updates für Infotainment und Ausstattungspakete.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Auf trickreiche Technikextras oder gar Allradantrieb verzichtete man beim Crossland, passend zu seinem simplen Hochdach-Konzept. Halten auch Sie es zweckmäßig. Kleinkram wie Sitzheizung und Co. besitzen ohnehin die meisten Exemplare, während mehr Ausstattung im Wiederverkauf kaum preislich honoriert wird.

Was kostet er?

Trotz seiner Beliebtheit ist der simple Opel günstig. Von rund 3000 Inseraten bis 150 000 km entfallen nur 160 auf die empfehlenswerten Diesel (ab 9500 Euro). Der Rest nutzt die kritischen 1,2er-Benziner (ab 6500 Euro).

Fahrzeugpreise in Euro ^D				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2	1.2 T	1.5 D	im Jahr	1.2	1.2 T	1.5 D
2023	–	–	–	Steuer	100,–	92,–	193,–
2022	12 109,–	15 102,–	15 051,–	Haftpflicht	561,–	518,–	519,–
2021	11 456,–	14 157,–	12 137,–	Teilkasko	207,–	237,–	345,–
2020	10 519,–	12 751,–	11 011,–	Vollkasko	567,–	695,–	703,–
2019	–	11 575,–	–	Wartung	258,–	288,–	301,–
2018	–	10 701,–	–	I/100 km	5,9 S	5,7 S	4,6 D

Quelle: DAT; ^DHändlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Crossland punktet mit Platz auf den Vordersitzen – hier sitzen auch große Menschen komfortabel. Wegen der in Öl geführten Zahnriemen vor dem Kauf unbedingt prüfen, ob die Service-Intervalle eingehalten worden sind: Ein Motorschaden wird teuer. Relativ anfällig sind auch die Domlager.

René Krämer

Tests in diesen Ausgaben

Crossland 1.2 Turbo (110 PS): Fahrbericht 12/17, 1/21; Vergleichstest 12/17, 11/21, 5/23; 1.2 Turbo (130 PS): Vergleichstest 18/17, 14/18, 3/19, 23/19, 11/20; 1.6 Diesel (120 PS): Vergleichstest 18/17.

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

OPEL GRANDLAND

DER GROSSE OPEL-SUV der Neuzeit heißt Grandland und nutzt den bekannten Stellantis-Baukasten aus Frankreich. Was bedeutet das für Gebrauchtkäufer?

Die erste Generation des Opel Grandland X, eingeführt 2017 und von 2021 bis zu ihrem Auslauf 2024 als Grandland ohne X vermarktet, basierte auf der EMP2-Plattform von PSA (heute Stellantis) und teilt sich die Technik mit dem Peugeot 3008. Das erklärt die recht große Ähnlichkeit in Format und Motorenangebot. Hier finden sich Drei- und Vierzylinder-Benziner sowie vierzylindrige Diesel und Plug-in-Hybride.

Und damit wäre ein Problemkind schon genannt: Der 1,2-Liter-Dreizylinder, der im restlichen Konzern als Puretech vermarktet wird. Er funktioniert grundsätzlich gut und liefert mit seinen 130 PS ordentlichen Vortrieb für den relativ schweren Kompakt-SUV. Das große Problem besteht jedoch im nass laufenden Zahnriemen. Selbst wenn immer peinlichst genau auf die richtige Öl-Spezifikation geachtet wurde, neigt dieser dazu, sich aufzulösen,

wodurch die lebenswichtige Ölzirkulation von Gummipartikeln behindert wird. Das kann zum kapitalen Motorschaden führen. Die einzigen Abhilfen sind eine regelmäßige Kontrolle und die strikte Einhaltung der Öl- und Riemenwechselintervalle.

Der 1.6-Turbobenziner (180 PS) ist solider und kultivierter, in der Grandland-Palette aber auch teurer. Er steckt auch in den Hybriden, die es auf 224 beziehungsweise 300 PS Systemleistung bringen. Mit der Zeit sammeln sich einzelne Beschwerden über Probleme mit der Ladeelektronik oder dem Akku selbst.

Die von Aisin zugelieferten Achstufen-Automatikgetriebe sind nicht ohne Grund in vielen Grandland zu finden. Sie arbeiten sanft und zuverlässig. Elektronikprobleme wie fehlerhafte Sensoren, sporadische Fehlermeldungen oder Ausfälle des Infotainmentsystems sind dagegen keine Seltenheit. Die adaptiven

LED-Scheinwerfer liefern – typisch Opel – ein fabelhaftes Leuchtergebnis, sofern die Betätigung der einzelnen Steuerelemente problemlos funktioniert. Rost ist dank der verzinkten Karosserie kein großes Thema.

Nachdem alle möglichen Technik-Wehwechen angesprochen sind, lohnt der Blick auf den Charakter des Grandland – worin bestehen seine Vorzüge? Die Frage lässt sich am besten auf einer ausgedehnten Urlaubsreise mit mehreren, gern auch groß gewachsenen Insassen beantworten. Der Opel-SUV fährt souverän und komfortabel, braucht nicht allzu viel Sprit, besitzt ein hochwertiges, gut bedienbares Cockpit und bietet zudem mit 514 bis 1652 Litern Kofferraumvolumen Platz für die halbe Habe. Deshalb raten wir, ein Exemplar mit sehr guter Ausstattung zu suchen und auf die rührig-hakeligen Schaltgetriebe zu verzichten.

Andreas Jüngling

Ob das an den französischen Genen liegt? Der Grandland bevorzugt vor allem die komfortable Gangart





Sehr übersichtliches, hochwertig gemachtes Cockpit mit hervorragenden Sitzen und guter Bedienbarkeit



Im Fond sitzen auch große Mitfahrer bequem, während der glattflächige Kofferraum angenehm üppig ausfällt



Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Zahnriemen (1,2)**
- **Störung im Ladesystem (Plug-in-Hybrid)**
- **Funktion der adaptiven LED-Scheinwerfer**

Rückrufe:

- **Korrektur des CoC-Dokuments (Baujahr 2020-22)**
- **Batteriemanagement (Plug-in-Hybrid)**
- **AdBlue-System (Diesel)**
- **Zahnriemen (1.2 bis 2018)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die 1,2-Liter-Dreizylinder passen nicht so recht zum Grandland – mal ganz vom Riemen-Debakel abgesehen. Die 1,6-Liter-Vierzylinder arbeiten viel souveräner, mit und ohne Hybridschub. Die sparsamen und drehmomentstarken Diesel liefern schon ab 130 PS genug Kraft.

	1.6 DI Turbo	1.6 Hybrid	2.0 Diesel
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4+E	Reihe/4
Hubraum	1598	1598	1997
Leistung	133 (181)	165 (224)	130 (177)
bei 1/min	bei 6000		bei 3750
max. Drehm.	250 bei 1750	360	400 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1500/500	1807/503	1575/515
Länge x Breite x Höhe	4477 x 1856 x 1609	4477 x 1856 x 1609	4477 x 1856 x 1609
Gepäckraum	l/VDA	390–1528	514–1652
Höchstgeschw.	km/h	220	211

Welches Modelljahr?

Nach dem Debüt 2017 ergänzte 2018 der Diesel mit 177 PS und Achtgang-Automatik das Angebot. 2019 kamen Plug-in-Hybride mit 224 PS (Frontantrieb) und 300 PS (Allrad) hinzu. 2020 erhielten Infotainment und Assistenz eine Überarbeitung. Mit dem Facelift 2021 wurde das X im Namen gestrichen, die Optik aufgefrischt und das Cockpit digitalisiert. Die nicht-elektrifizierte Version des Vierzylinder-Benziners entfiel.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die meisten Grandland teilen sich in die Linien Edition, Innovation und Ultimate auf, wobei schon die Basis recht vollständig ausgestattet ist und aktive Fahrassistenten beinhaltet. Innovation bringt noch mehr Technik-Schmankerl wie Keyless-Go, Ultimate das Dach in Kontrastfarbe, die bestmöglichen LED-Matrixscheinwerfer, Ergoactive-Sitze und ein Premium-Soundsystem. All das ist nicht unbedingt nötig, steht dem Opel aber gut zu Gesicht und dürfte seinen Wert besser halten als andere Linien.

Was kostet er?

Unter den rund 1800 in Deutschland inserierten Grandland unterhalb der 100000er-Marke entfallen gut die Hälfte auf Benziner und davon die allermeisten auf den Dreizylinder. Diese Autos sind geradezu billig und schon ab 10 000 Euro zu haben. Diesel kosten mindestens 3000 Euro mehr, Hybride gibt's bereits für sehr angemessene 16 000 Euro. Das alles ist nicht zu teuer!

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.6 DI	Hybrid	2.0 D
2023	–	–	–
2022	22 208,–	23 838,–	–
2021	20 318,–	21 628,–	–
2020	18 477,–	19 658,–	19 125,–
2019	16 557,–	17 698,–	16 541,–
2018	–	–	14 823,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise; 2) +16,3 kWh

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.6 DI	Hybrid	2.0 D
Steuer	174,–	32,–	338,–
Haftpflicht	519,–	565,–	559,–
Teilkasko	387,–	384,–	512,–
Vollkasko	759,–	892,–	856,–
Wartung	287,–	322,–	325,–
l/100 km	6,8 S	1,2 S ²⁾	6,6 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Grandland ist grundsätzlich ein unauffälliges, solides Fahrzeug. Die 1,2-Liter Motoren sind ausreichend kräftig, laufen aber rau. Augenmerk auf den Zahnriemenwechsel richten! Als Hybrid neigt der Grandland bei leerem Akku zu hohem Verbrauch. Und beim Plug-in auf durchgeführte Rückrufe achten.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

Grandland X allgemein: Fahrbericht 21/17, Vergleich 21/17; 1.2 DI Turbo (130 PS): FB 15/18, 16/19; 2.0 Diesel (177 PS): Vergleichstest 24/19; Plug-in-Hybrid (300 PS): Einzeltest 07/20, VT 08/20, FB 19/21.

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

PEUGEOT 2008

IM VERBORGENEN spielen sich manche Erfolgsgeschichten ab. So auch die des ersten 2008, der hierzulande zu den meistverkauften Peugeot-Modellen zählte.



Das markentypische Mini-Lenkrad erfordert Gewöhnung, 360 bis 1149 Liter Ladevolumen und viel Sitzraum gefallen jedem

Checkpunkte:

- Zahnriemen 1.2-Dreizylinder mit mehreren Rückrufen
- Bremsen: Rost/Verschleiß
- Ölverlust am Antrieb
- Funktion automatisiertes Schaltgetriebe ETG5
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Das KBA listet mittlerweile 20 Rückrufe auf, die den 2008 betreffen. Stets informieren!

Viel Platz, günstige Preise, simple Technik – nicht grundlos erfreute sich der kleine Crossover seit der Einführung 2013 großer Beliebtheit: Bis 2019 wurden mehr als 600 000 Exemplare des Peugeot 2008 des Typ C verkauft.

Die Motorenpalette umfasste je zwei Benzin- und zwei Diesel, das Leistungsspektrum erstreckt sich von 82 bis 130 PS. Schon der drehfreudige Dreizylinder-Basisbenziner reicht für die Stadt aus. Aufmerksamkeit gebührt der vorschriftsmäßigen Wartung mit der richtigen Ölsorte. Der Zahnriemen läuft im Ölbad und ist auf korrekten Schmierstoff angewiesen. Besonders drehfreudig ist der Vierzylinder-Benziner mit 120 PS. Ideal für alle Langstreckenfahrer und mit einem Verbrauch um die vier Liter deutlich sparsamer sind die drehmomentstarken 1,6-Liter-Diesel, optional mit automatisiertem Schaltgetriebe. Die 100 und 120 PS starken 1.6 BlueHDI 100 (FAP) erfüllten erst ab 2015 die Abgasnorm Euro 6.

Im Vergleich zum Plattformspeer 208 misst der 2008 in der Länge 20 Zentimeter mehr und ist rund zehn Zentimeter höher. So entsteht ein Ladevolumen von 350 bis 1194 Litern, mehr Kopf- und Beinfreiheit und eine höhere Sitzposition. Die Karosserie wirkt weitgehend sauber verarbeitet, der Innenraum modern und solide. Serienmäßig war der 2008 stets mit ABS, sechs Airbags, ESP mit ASR, elektrischer Servolenkung, Notbremsassistent und der Lenk-Stabilisierung SSP ausgerüstet.

Statt Allradantrieb gibt's nur ein Traktionsprogramm für rutschigen Untergrund. Im Gegenzug wiegt der 2008 nur 50 Kilogramm mehr als der kleine Bruder. Trotz erhöhter Sitzposition lassen sich mit der präzisen Lenkung selbst enge Kurven dynamisch meistern, ohne dass der 2008 zu übermäßigem Wanken neigt. Zugleich arbeitet die Federung recht komfortabel, nur beim langsamen Überfahren von Unebenheiten kommt sie ins Stuckern. Im Alter offenbart der 2008 allerdings oft Ölverlust, verschlissene Bremsen, rostige Abgasanlagen und Defekte am automatisierten Schaltgetriebe. Zudem gibt es viele Rückrufe. *Clemens Hirschfeld*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Obwohl der drehfreudige Dreizylinder-Basisbenziner meist ausreicht, raten wir ab. Er muss penibel gewartet sein, um plötzlichen Motortod vorzubeugen. Viel besser ist der Vierzylinder-Benziner mit 120 PS. Die 1,6-Liter-BlueHDI-Diesel erfüllen seit 2015 die Euro-6-Abgasnorm.

	PureTech 82	PureTech 130	HDI 100
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1199	1199	1560
Leistung	60 (82)	96 (130)	73 (99)
bei 1/min	bei 5750	bei 5500	bei 3750
max. Drehm.	118 bei 2750	230 bei 1750	254 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1120/470	1230/434	1265/450
Länge x Breite x Höhe	4159 x 1739 x 1556	4159 x 1739 x 1556	4159 x 1739 x 1556
Gepäckraum	l/VDA	350–1194	350–1194
Höchstgeschw.	168	199	183

Welches Modelljahr?

Das kommt auf den Einzelfall an. Dieselfahrer dürfen ab 2015 das etwas aufgehübschte Interieur und die Großstadt-Abgasnorm Euro-6 genießen, während der seltene, aber unproblematische 1.6 VTI nur vor der Modellpflege erhältlich war. Optisch wurden nur Feinheiten geändert.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Als Allure, also in der Basis, ist der 2008 mit Audiosystem, Klimaanlage, Lederlenkrad und Tempomat sehr ordentlich ausgestattet. Es gibt zudem die Ausstattungslinien Active und Allure. Das GT-Line-Paket bietet Adaptivfahrwerk und Teilleider mit roten Ziernähten – erstaunlich viel Optionsspielraum für den kleinen Franzosen.

Was kostet er?

Weniger als 800 gebrauchte 2008 der ersten Generation standen zu Redaktionsschluss im Netz, die meisten mit dem kritischen Dreizylinder zu Preisen ab 5 000 Euro. Angeboten wurden rund 120 Diesel, die mit Laufleistungen um 100 000 Kilometer ab rund 7800 Euro kosten.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	PT 82	PT 130	HDI 100	im Jahr	PT 82	PT 130	HDI 100
2023	–	–	–	Steuer	62,–	128,–	152,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	536,–	497,–	578,–
2021	–	14 501,–	–	Teilkasko	171,–	210,–	283,–
2020	–	13 198,–	–	Vollkasko	522,–	626,–	633,–
2019	10 162,–	12 064,–	–	Wartung	252,–	275,–	291,–
2018	9 280,–	10 704,–	10 669,–	l/100 km	4,9 S	5,1 S	3,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der kompakte Crossover-SUV hat das Potenzial, Spaß zu machen. Auch weil er kaum Schwachstellen aufweist. Minimal erhöht sind allenfalls Auffälligkeiten in Sachen Ölverlust. *Kevin Heidrich*

Tests in diesen Ausgaben

2008 120 VTI: Vergleichstest 12/13; 2008 e-HDI 92 Active: Vergleichstest 15/14; 2008 PureTech 130: Fahrbericht 12/16; 2008 BlueHDI 120: Vergleichstest 26/16.

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

PORSCHE CAYENNE

EINST EIN FEINDBILD für viele ist der Porsche-SUV der zweiten Generation für Freunde fahraktiver Großraumwagen eine interessante Gebrauchtwagen-Option.



Viel Platz im Fond, hochwertige Verarbeitung und gute Sitze prägen den Eindruck im Interieur des Cayenne Typ 92A

Checkpunkte:

- Ölverlust Antrieb und Allrad?
- Kettenspanner V6-Benziner
- Bremsenverschleiß
- Funktion der Luftfederung
- Nockenwellenverstellung ok?

Rückrufe:

- Scheinwerfer-Verriegelung
- Fehlerhafte Turbolader
- Sicherung der Pedalerie
- Austretender Kraftstoff an Spritleitung mit Brandgefahr

Unter der internen Bezeichnung 92A wurde von 2010 bis 2017 die zweite Generation des Porsche Cayenne verkauft. Der große SUV war nicht nur bis zu 200 Kilogramm leichter als die Vorgänger-Baureihe, sondern gefiel zudem mit seinem prägnanteren Design. Fünf Benziner und zwei Diesel standen während des Angebotszeitraums zur Wahl, wobei die typische Porsche-Klientel bei den Neuwagen die starken Benziner präferierte.

Die Selbstzünder erfüllten erst ab Mitte 2015 (V6) und März 2016 (V8) die Euro-6-Abgasnorm, zudem gab es auch für diese V6-Diesel einen Rückruf wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen. Trotzdem: Der V8-Diesel im Cayenne S kann für Liebhaber wuchtiger Antriebe eine Überlegung wert sein, denn einen ähnlich druckvollen und zugleich sparsamen Motor wird es bei Porsche wohl so bald nicht wieder geben.

Bei Gebrauchtkäufern sind die Einstiegsmodelle beliebter, zumal sie bereits hohen Ansprüchen genügen. Mit den V6-Triebwerken ist der Porsche-SUV keineswegs untermotorisiert, sie leisten mindestens 300 (Benziner) oder 245 PS (Diesel). Eine Sonderrolle spielen die beiden Hybridversionen mit 380 oder 416 PS (ab 10/2014), weil sie auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt wegen des ziemlich überschaubaren Sparpotenzials eher selten angeboten werden.

Zu den Vorzügen des großen SUV gehören das üppige Platzangebot und die hohe Verarbeitungsqualität. Ungeachtet dessen fielen schon recht junge Cayenne mit erhöhtem Bremsenverschleiß, ölundichten Antrieben oder überdehnten Kettenspannern beim Motor auf, was mit zunehmendem Alter nicht besser wird. Dafür glänzt der Cayenne mit agilem Fahrverhalten und kräftigen Bremsen.

Insgesamt erweist sich der große Porsche-SUV aber als langlebiges Auto, viele Exemplare auf dem Zweithand-Markt sind weit über 200 000 km gelaufen. Reparaturen sind freilich sehr teuer, ebenso Wartung, Verschleißteile und die Versicherungstarife. Ohnehin kann bereits der Treibstoffverbrauch der Benziner-Varianten so manches Mobilitätsbudget sprengen.

Heinrich Lingner

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die beiden S-Versionen mit 400 und 420 PS passen gut zum Cayenne, dem V6-Benziner mit 300 PS mangelt es ein wenig an Porsche-gerechtem Nachdruck. Ein echter Geheimtipp ist der V8-Diesel. Er ist selten, drehmomentgewaltig und dabei auch noch recht genügsam.

	S E-Hybrid	S	S Diesel
Motorbauart/Zylinderzahl	V6	V6	V8
Hubraum	2995	3604	4134
Leistung	306 (416) bei 1/min bei k.A.	309 (420) bei 6000	283 (385) bei 3750
max. Drehm.	700 bei k.A.	550 bei 1350	850 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	2425/625	2160/700	2335/665
Länge x Breite x Höhe	4846 x 1939 x 1705	4855 x 1939 x 1705	4855 x 1939 x 1699
Gepäckraum	I/DA 580-1690	670-1780	618-1728
Höchstgeschw.	242	259	252

Welches Modelljahr?

Mit dem Facelift von Oktober 2014 kamen neue Euro-6-Motoren und eine kleine optische Auffrischung. Alle Versionen haben seither eine Achtstufen-Tiptronic, die Handschaltung beim V6-Benziner entfiel mangels Interesse. Der Plug-in-Hybrid mit Elektro- und V6-Benzinmotor bietet 416 PS Systemleistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Luftfederung und Adaptivdämpfer zählen zu den beliebtesten Zutaten, empfehlenswert ist zudem das Torque Vectoring Plus mit Differenzialsperre. Navi, LED-Licht und Parkpieper sollten nicht fehlen, auch eine Anhängervorrichtung kann beim Cayenne sinnvoll sein.

Was kostet er?

Rund 35 000 Euro markieren den Cayenne-Einstieg für Dreiliter-Faceliftmodelle ab 2015 mit weniger als 100 000 km, egal ob Benziner oder Diesel. V8-Diesel mit vergleichbaren Laufleistungen liegen etwa 20 000 Euro darüber, gepflegte V8-Benziner starten ab 40 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	Hybrid	S	S Diesel	im Jahr	Hybrid	S	S Diesel
2022	-	-	-	Steuer	256,-	330,-	627,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	837,-	795,-	847,-
2020	-	-	-	Teilkasko	956,-	971,-	1468,-
2019	-	-	-	Vollkasko	2475,-	2886,-	3352,-
2018	-	-	-	Wartung	623,-	672,-	779,-
2017	43 179,-	33 646,-	41 667,-	I/100 km	3,4 SP ²⁾	9,5 SP	8,0 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+ 17,9 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die zweite Cayenne-Generation bietet insgesamt Top-Verarbeitung. Aufpassen sollten Gebrauchtkäufer in Sachen Bremsenscheibenverschleiß und Ölfeuchtigkeit an Motor und Getriebe – schon bei jüngeren Fahrzeugen auffällig oft vorhanden.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

Cayenne S Diesel: Vergleichstest 20/16; Cayenne Diesel: Vergleichstest 2/13; Cayenne GTS: Vergleichstest 3/13; Cayenne S: Test 15/10; Cayenne Turbo S: Vergleichstest 19/13.

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

RANGE ROVER EVOQUE

MIT DEM EVOQUE präsentierten die Briten im Jahr 2011 ihr kompaktes Lifestyle-SUV. Zwei oder vier Türen und das seltene Cabrio waren erhältlich. Ein guter Gebrauchtkauf?



Durchgestylter Armaturenräger, schicke Ledersitze, breite Mittelkonsole – alles wichtige Elemente für einen Range

Ist das nicht der kleine Range Rover, bei dem Victoria Beckham mal die Farben und Materialien für eine Sonderedition ausgesucht hat? Ja, das ist das Modell aus der ersten Generation (Typ L538), die von 2011 bis März 2019 angeboten wurde. Günstiger ist er nicht, oft stecken noch hohe Beträge in Extras. Was den Evoque nicht davon abhält, bei Bedarf durch Geröll und Schlamm zu stapfen.

Alle Motoren sind Vierzylinder-Turbos. Die Diesel, die bis zum Facelift im August 2015 ihren Dienst taten, erfüllen nur die Euro-5-Norm. Ihre Nachfolger mit 150 und 180 PS hingegen schaffen Euro 6, ab Mai 2018 dann Euro 6d-TEMP. Sie motorisieren den recht schweren Evoque anständig, ohne ihn wirklich flott zu machen. Das schafft nur der stärkste Zweiliter-Selbstzünder (240 PS), der 2017 nachgereicht wurde. Der Benziner, der von Ford kam, leistet bis zu 290 PS, säuft aber.

Der zweitürige Evoque, Coupé genannt, war bis zum Facelift etwas teurer, obwohl er deutlich weniger Rundumsicht und Platz im Fond bietet. Zudem stören die langen Türen in engen Parklücken. Beim 2016 nachgeschobenen Cabrio beschneidet dessen sehr solides, dick gefüttertes E-Verdeck den Fond- und Kofferraum (maximal 251 Liter) schmerzhaft.

Der Evoque ist solide verarbeitet, seine Oberflächen sind hochwertig, überdies fährt er zuverlässig. Ausnahmen: Keyless-go macht öfter Ärger, bekannt sind zudem Probleme beim 2,2-Liter-Diesel mit verölten Kupplungen. Dazu gibt es hier ebenfalls typische Diesel-Malaises bei überwiegendem Kurzstreckenbetrieb, welche die Abgasrückführung und den Partikelfilter betreffen. Auch von defekten Differenzdrucksensoren ist häufiger die Rede, und frühe Neungangautomaten fielen mit Ruckeln oder sogar Totalausfällen auf.

Allradmodelle bieten neben dem guten Federungskomfort und problemlosem Handling auch eine starke Traktion. Das Standardfahrwerk ist harmonisch abgestimmt, auf die elektronisch geregelten Stoßdämpfer kann daher guten Gewissens verzichtet werden.

Thomas Hellmanzik

Checkpunkte:

- Kupplung (2.2-L-Diesel)
- Funktion Keyless-go
- Diesel: Abgasrückführung, Partikelfilter (Fahrprofil Kurzstrecke?)
- Neungangautomatik
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Kraftstoffleitungen scheuern an Motorabdeckung
- Kabelbaum im Motorraum falsch verlegt
- Brandgefahr wegen fehlerhafter Antriebsbatterie

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel bis 2015 erreichen nur Euro 5, die neueren Motoren erfüllen Euro 6, ab Mai 2018 Euro 6d-TEMP. Zusätzlich gibt es den starken Ford-Benziner. Der ist zwar erheblich trinkfester als die beiden Selbstzünder, aber auch entsprechend sportlicher.

	Si4	eD4	TD4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1997	1999	1999
Leistung	177 (240) bei 1/min bei 5500	110 (150) bei 3500	132 (180) bei 4000
max. Drehm.	340 bei 1250 Nm bei 1/min	380 bei 1750	430 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1640/710 kg	1670/680	1746/604
Länge x Breite x Höhe	4365 x 1900 x 1635 mm	4365 x 1900 x 1635	4370 x 1900 x 1660
Gepäckraum	l/VDA 420–1445	420–1445	420–1445
Höchstgeschw.	217 km/h	185	200

Welches Modelljahr?

Ab 2014 wurden die Antriebe auf Wunsch mit der neuen ZF-Neungangautomatik ausgestattet (zuvor sechs Gänge). Im Sommer 2015 erhielt der Evoque ein Facelift mit Modifikationen an Stoßfängern, Scheinwerfern und Kühlergrill. Zwei Jahre später schoben die Briten ein modernisiertes Infotainment nach. Ebenso 2017 kamen zwei starke Motoren mit 240 (Diesel) respektive 290 PS (Benziner) hinzu. Marktstart des Cabrios: Frühjahr 2016.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wegen der schlechten Rundumsicht sollten unbedingt Parkpiepser und Rückfahrkamera an Bord sein, mit Allradantrieb wird der Evoque zum Allrounder. Wer im Gelände fahren möchte, schaut sich nach Exemplaren mit dem Allradantrieb Active Driveline um.

Was kostet er?

Ein Evoque Facelift (ab Mitte/Ende 2015) unter 100 000 Kilometern mit modernem Zweiliter-Diesel, Allradantrieb und Neungang-Automatik gibt es ab rund 19 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	Si4	eD4	TD4	im Jahr	Si4	eD4	TD4
2023	–	–	–	Steuer	180,–	268,–	268,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	729,–	810,–	775,–
2021	–	27 379,–	36 107,–	Teilkasko	674,–	588,–	720,–
2020	–	26 156,–	32 825,–	Vollkasko	1177,–	1153,–	1307,–
2019	26 681,–	25 380,–	30 249,–	Wartung	381,–	394,–	414,–
2018	23 835,–	23 467,–	27 027,–	l/100 km	7,3 S	4,8 D	5,1 D

Quelle: DAT; *Händlerreinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Plus: gute Verarbeitung, geringer Geräuschpegel im Innenraum bei hohen Geschwindigkeiten, Infotainmentsystem auf Topniveau. Minus: Hoher Kraftstoffverbrauch und insgesamt hohe Unterhaltskosten.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Evoque 2.2 SD4: Test 21/11, Vergleichstest 21/11, 24/11; Evoque 2.2 TD4: VT 2/12, 19/13; Evoque 2.0 eD4 2WD: Fahrbericht 21/15; 2.0 TD4: VT 24/15; Evoque Cabrio 2.0 TD4: Fahrbericht 7/16.

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

RENAULT CAPTUR

DER CITY-SUV war in seiner ersten Generation einer der Begründer dieses Boom-Segments. Der 2020 gestartete Captur II ist ein beliebter Gebrauchter – zu Recht?



Das Cockpit gefällt mit guter Qualität und logischer Bedienung. In das Heck des PHEV (Foto unten) passen nur 265 Liter

Gemeinsam mit dem exzentrischen Nissan Juke und dem Peugeot 2008 begründete der Renault in der ersten Hälfte der 2010er-Jahre die Klasse der Mini-SUV auf Kleinwagenbasis. Beim Captur I wie auch II spendete der jeweils aktuelle Clio seine Technik; leicht zu erkennen an den Parallelen bei der Interieurgestaltung. Die zweite Generation kam Anfang 2020 zu den Händlern und wirkt aufgrund der gestreckten Außenmaße (plus zehn Zentimeter in der Länge) und verbesserter Material- und Verarbeitungsqualität deutlich erwachsener als zuvor. Die Bedienung ist zwar touchlastig, doch wichtige Funktionen wie die Klimaanlage werden weiter manuell gesteuert. Das 2024er-Facelift brachte eine aufgefrischte Optik an der Front und ein Google-Infotainment im Cockpit.

Die Antriebsvielfalt legte beim Captur II deutlich zu: Neben den zum Teil mild hybridisierten Turbobenzinern mit drei oder vier Zylindern (91 bis 158 PS) gibt es erstmals auch einen Vollhybrid (143 PS). Der 2020 neu eingeführte Plug-in-Hybrid (158 PS) ist bereits seit Mitte 2023 Geschichte. Und der einstmals so beliebte Diesel flog nur Monate nach Marktstart wieder aus dem Programm. Mit dem TCe 100 LPG bietet Renault bis heute auch eine exotische Flüssiggas-Variante an. Während die Dreizylinder-Ottos immer handgeschaltet sind, ist für die 1,3-Liter-Vierzylinder (gemeinsam mit Mercedes entwickelt) auf Wunsch und teils auch serienmäßig ein Siebengang-Doppelkuppler (EDC) zu haben, der jedoch für sein ruckeliges Schaltverhalten bekannt ist. Bei den Hybriden vereint ein Multimode-Automatikgetriebe die Kraftübertragung von Verbrenner und E-Motor.

Grundsätzlich ist der Captur II ein solider und sauber konstruierter Mini-SUV ohne gravierende technische Schwachstellen – auch dank der modernen CMF-B-Plattform der Renault-Nissan-Allianz. Der TÜV moniert lediglich die Achsaufhängungen überdurchschnittlich oft. Bei der Fahrzeugsuche gerne auch nach dem Mitsubishi ASX ab 2023 Ausschau halten, der bis auf kleinere optische Details baugleich mit dem Renault ist.

Sascha Wölfel

Checkpunkte:

- Funktion Infotainment/ Elektronik/Assistenten
- Zustand Achsaufhängung
- Ruckelt das EDC- respektive Multimode-Getriebe?
- Zustand PHEV-Akku (Zertifikat?)

Rückrufe:

- Fehlende Angabe Zugsamtgewicht in Zulassungsbescheinigung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für den Kurzstreckenbetrieb reicht der kleine Dreizylinder-Turbo (TCe 100, später TCe 90). Souveräner fährt der Captur mit dem 1,3-Liter-Benziner mit 130, später 140 PS – seit Mitte 2022 ist der Motor mild hybridisiert. Der Vollhybrid ist kein Spaßmacher, aber sehr effizient.

	TCe 90	TCe 140	Full Hybrid 145
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1333	1598
Leistung	67 (91) bei 1/min bei 4600	103 (140) bei 3500	69 (94) bei 5600
max. Drehm.	160 bei 2000	260 bei 1750	148 bei 3600
Leergewicht/Zuladung	1293/437	1322/477	1445/455
Länge x Breite x Höhe	4239 x 1797 x 1576	4227 x 1797 x 1576	4239 x 1797 x 1576
Gepäckraum	I/DA 422–1363	422–1363	326–1276
Höchstgeschw.	168	196	170

Welches Modelljahr?

Da erst mit dem Facelift 2024 größere Veränderungen erfolgten, ist der gesamte Bauzeitraum des Captur II interessant für die Gebrauchtwagensuche. Während der 158 PS starke Plug-in-Hybrid nur bis Mitte 2023 angeboten wurde, startete der Vollhybrid erst im Spätsommer 2022. Den 115-PS-Diesel gab es nur im ersten Modelljahr.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Ausstattungslinien wurden im Laufe der Bauzeit mehrfach umbenannt und neu strukturiert. Bereits die eher einfachen Ausführungen „Experience“, „Zen“ und „Equilibre“ (mit der Aufwertung „Evolution“) enthalten Klima, Tempomat, Touch-Infotainment inklusive Handy-Integration und LED-Scheinwerfer. „Intens“ sowie „Techno“ kommen als höhere Ausstattungslinie unter anderem mit Leichtmetallfelgen, Digitaltacho und Klimaautomatik. Die „R.S. Line“ mit viel Optik-Chichi braucht es nicht.

Was kostet er?

Unser Tipp: Nehmen sie das Allround-Talent TCe 130/140 mit Schaltgetriebe und mittlerer „Intens“-„Techno“-Ausstattung. Mit maximal 50 000 Kilometern auf der Uhr gibt es einen solchen Captur ab etwa 16 500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	TCe 90	TCe 140	F. H. 145	im Jahr	TCe 90	TCe 140	F. H. 145
2023	–	–	22 991,–	Steuer	97,–	117,–	52,–
2022	16 457,–	17 027,–	21 548,–	Haftpflicht	510,–	512,–	553,–
2021	15 566,–	15 484,–	–	Teilkasko	234,–	279,–	275,–
2020	14 153,–	–	–	Vollkasko	537,–	640,–	669,–
2019	13 043,–	–	–	Wartung	225,–	251,–	256,–
2018	–	–	–	I/100 km	5,8 S	6,0 S	4,7 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Das Doppelkupplungsgetriebe arbeitet bei hohen Laufleistungen oft nicht mehr ruckfrei. Korrosionsschutz der Achsteile ist vergleichsweise dünn – hier lohnt ein genauer Blick. Motoren mit Steuerkette neigen zur „Inkontinenz“. Und die Sitzwangen sind nicht sonderlich haltbar.

Jens Essmann

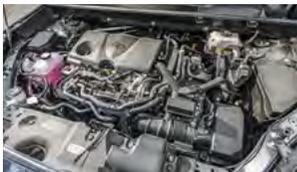
Tests in diesen Ausgaben

Captur TCe 155: Vergleichstest 10/20; Captur E-Tech Plug-in 160: Test 4/22; Captur TCe 140: Vergleichstest 13/22, 25/22; Mitsubishi ASX 1.0 Turbo (baugleich mit Captur TCe 90): Test 6/24.

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

TOYOTA RAV 4

DER SUV MIT VOLLHYBRIDANTRIEB überzeugt mit viel Platz, gutem Komfort und Genügsamkeit. Gebrauchtkäufern empfiehlt er sich zudem mit seiner Zuverlässigkeit.



Ansehnliches Cockpit, hier mit altbackenem Infotainment vor dem Facelift. Kräftig und sparsam: Der harmonische 2.5 Hybrid

Checkpunkte:

- **Allgemeiner Pflegezustand**
- **Taxi-Vorbesitz?**
- **Korrosion an Stecker des Hochvoltkabels (AWD)?**
- **Erledigung evtl. Rückrufe**
- **Rückrufe:**
- **Ausfall des Bremskraftverstärkers**
- **Bruch Querlenker vorn**
- **Beschädigung Leiterplatte im Stromgleichrichter-Modul (nur PHEV)**
- **Software-Fehler in Leistungsbegrenzung der HV-Batterie (nur PHEV)**
- **Drei weitere Rückrufe betreffen den eCall-Notruf**

Dass man die fünfte Generation des Toyota RAV 4 (Typ XA5, seit 2019) immer häufiger mit einem Taxi-Schild auf dem Dach antrifft, hat viele Gründe. Der wichtigste ist in diesem Gewerbe natürlich eine hohe Zuverlässigkeit des Fahrzeugs.

Und in dieser Hinsicht liefert der Vollhybrid-SUV. Nicht nur im stressigen Einsatz bei der Personenbeförderung, sondern auch im Dauertest von auto motor und sport. Resultat nach 100000 Kilometern: Außer Spesen nichts gewesen. Einzige Auffälligkeit waren kurzfristig streikende Fensterheber aufgrund angefrorener Dichtleisten bei minus zehn Grad.

Ansonsten überzeugte der 4,60 Meter lange, innen sehr geräumige SUV mit ordentlichem Fahrkomfort, angenehm stützenden Sitzen vorn und dem sehr harmonisch arbeitenden Hybridantrieb, der einen kultivierten 2,5-Liter-Vierzylinder (178 PS) mit einem drehmomentstarken E-Motor (88 kW), stufenlosem Planetengetriebe und dem Nickel-Metallhydrid-Akkupack unter der Rückbank kombiniert.

Klingt kompliziert, funktioniert aber tadellos mit ruckfreien Übergängen zwischen E-Motor und Verbrenner. Hinzu kommt die geschmeidige Kraftübertragung ohne Zugkraftunterbrechung, die den Saugbenziner nur beim starken Beschleunigen, etwa beim Einfädeln an Autobahnauffahrten, unangenehm aufheulen lässt. Wer sich auf diese Art der Leistungsentfaltung eingeschossen hat, fährt im Alltag jedoch meist ohne viel Lärm – und mit einem immer wieder erstaunlich hohen E-Anteil, trotz des kleinen Akkus.

So schafft man mit dem ausladenden SUV im Pendlerverkehr oder auf Autobahnen bei Tempi im Bereich der Richtgeschwindigkeit problemlos Verbrauchswerte unter sechs Litern auf 100 Kilometer. Das bestätigen auch viele Leserbriefe, ebenso die grundsätzliche Problemlosigkeit der Technik. Nicht unbekannt sind allerdings Korrosionsprobleme am Stecker des Hochvoltkabels am hinteren Differenzial bei der Allradvariante. Außerdem kann die 12-Volt-Batterie bei längeren Standzeiten Ärger bereiten. Ansonsten zeigt der RAV 4 des Typs XA5 bislang keine Mängelschwerpunkte. *Uli Holzwarth*

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Den RAV 4 gab es nur bis Mai 2020 mit einem Zweiliter-Verbrenner, er macht sich rar auf dem Gebrauchtmotor. Das Gros der Secondhand-Angebote machen die Hybridmodelle mit Front- oder Allradantrieb aus, der starke Plug-in-Hybrid hat hier einen Anteil von rund 25 Prozent.

		2.0	2.5 Hybrid	2.5 PHEV
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4+E	Reihe/4+E
Hubraum	cm ³	1987	2487	2487
Leistung	kW (PS) bei 1/min	129 (175) bei 6600	163 (222) bei 6600	225 (306) bei 6600
max. Drehm.	Nm bei 1/min	208 bei 4300	k.A.	k.A.
Leergewicht/Zuladung	kg	1675/430	1795/390	1910/600
Länge x Breite x Höhe	mm	4600 x 1855 x 1685	4600 x 1855 x 1685	4600 x 1855 x 1685
Gepäckraum	l/VDA	580-1690	580-1690	520-1355
Höchstgeschw.	km/h	190	180	180

Welches Modelljahr?

Den RAV 4 mit Zweiliter-Benziner gab es nur im ersten Verkaufsjahr. Da der SUV ohne Kinderkrankheiten startete, darf man bei allen Baujahren zugreifen. Das Facelift im Spätsommer 2022 brachte für die Hybrid- und PHEV-Varianten jedoch ein deutlich verbessertes Infotainment und mehr Assistenzen, der GR Sport kam Ende 2022 als neue Ausstattungslinie im sportlichen Look hinzu.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Anzahl der Ausstattungslinien und deren Bezeichnungen variieren über alle Baujahre. Wer sich hier an der goldenen Mitte orientiert, hat alles Wichtige an Bord. Wegen des deutlich verbesserten Infotainments mit größerem Bildschirm sind Gebrauchte ab dem Facelift 2022 eine Empfehlung, wenn es die finanziellen Mittel zulassen.

Was kostet er?

Rund 26000 Euro sind aktuell die Untergrenze für frühe RAV 4 2.5 Hybrid mit Frontantrieb und weniger als 80000 km. Allradvarianten mit E-Motor an der Hinterachse kosten etwa 4000 Euro mehr, Faceliftmodelle bis 40000 km starten bei etwa 38000 Euro. Junge PHEV-RAV 4 bis 20000 km gibt es erst ab circa 44000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ^{b)}			Betriebskosten in Euro			
	2.0	2.5 HEV	PHEV	im Jahr	2.0	2.5 HEV	PHEV
2024	–	47 553,–	53 124,–	Steuer	136,–	118,–	50,–
2023	–	43 230,–	48 295,–	Haftpflicht	540,–	545,–	516,–
2022	–	39 302,–	–	Teilkasko	880,–	990,–	1034,–
2021	–	35 726,–	–	Vollkasko	1440,–	1235,–	1314,–
2020	21 154,–	31 513,–	–	Wartung	289,–	311,–	349,–
2019	18 846,–	29 834,–	–	l/100 km	6,2 S	5,6 S	1,2 S

Quelle: DAT; ^{a)}Händlerverkaufspreise; ^{b)}+ 16,6 kW/h

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der RAV4, in der fünften Generation überwiegend als Hybrid auf dem Markt, bietet guten Komfort. Probleme macht er erfahrungsgemäß selten. Neben den Bremsen, die etwas zu Quietschgeräuschen neigen, wird öfter auch von erhöhtem Ölverbrauch berichtet. *Benjamin Zenn*

Tests in diesen Ausgaben

Toyota RAV 4 2.5 VVTT-i Hybrid: Vergleichstest 10/19, 20/19; Dauertest-Abschlussbericht 21/23; Vergleichstest 6/24.

2.5 PHEV: Vergleichstest 7/21, 14/22; Fahrbericht (Facelift) 6/23.

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

VOLVO XC90

KLASSISCHE VOLVO-TUGENDEN verkörpert der große SUV auch in der zweiten Generation. Viele Rückrufe zwingen bei Gebrauchten aber zu einem genaueren Blick.



Typisch XC90: das Hochkant-Display. Foto darunter: Gepäckraum mit 483 bis 1837 Liter Inhalt

Zehn Jahre ist der XC90 der zweiten Generation schon auf dem Markt, und das Ende ist noch nicht in Sicht. Die Qualitäten des 4,95 Meter langen SUV sind unbestritten – viel Komfort, Sicherheit und Platz; eine dritte Sitzreihe gibt es auf Wunsch. Auch das skandinavisch-elegante Innen-Design, die gepflegten Materialien und die guten Sitze haben Verwöhn-Aroma. Die Bedienung des Infotainments über den Hochkant-Touchscreen ist jedoch kompliziert, zumal die Software gern mal zickt.

Der XC90 fährt sich sehr sicher, nicht zuletzt dank umfangreicher Assistenz. Sein Federungskomfort überzeugt, vor allem mit der Luftfederung, die im Alter und bei Kälte allerdings auch mal streiken kann. Die Lenkung indes wirkt recht gefühllos, und im Stadtverkehr behindern die Abmessungen und die 12 Meter Wendekreis.

Der Antrieb des XC 90 der zweiten Generation ist mit wenigen Worten beschrieben: Zweiliter-Vierzylinder, weich schaltende Achtstufenautomatik und Allradantrieb (seit 2018 Standard). Die Diesel machen einen guten Job, die Benziner wirken nicht so souverän, wie es ihre hohe Leistung suggeriert. Die beliebten Plug-in-Hybride wiederum profitieren von der E-Maschine an der Hinterachse.

Alles so weit gut? Tja, hmm. Der große, gutmütige Bär aus Göteborg ist schon oft in die Höhle, pardon Werkstatt zurückgerufen worden. Dabei ging es um ganz verschiedene Technikfelder – um den Notruf e-Call, das Airbagsystem, das Gurtverschluss rechts vorn, den Turbolader, die Niederdruck-Kraftstoffpumpe, die Dieselleitung, das Motorsteuergerät, die Befestigung des Bremspedals, die Servounterstützung der Bremse und die Software der Bremsanlage. Zwei ungewöhnliche Rückrufe seien hier noch erwähnt: Falls der vordere Fußraum feucht ist (was einige Steuergeräte in ihrer Arbeit beeinträchtigen kann), trägt ein defekter Ablaufschlauch der Klimaanlage Schuld. Und der Ansaugkrümmer kann sich durch Überhitzung verformen und einen Brand im Motorraum auslösen.

Clemens Hirschfeld/ko

Checkpunkte:

- Aufhängungen spielfrei?
- Bremsen verschlissen?
- Dieselinjektoren okay?

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Ablaufschlauch AC
- e-Call funktionslos
- Dieselleitung undicht
- Ausfall Kraftstoffpumpe
- Überhitzung und Verformung Ansaugkrümmer
- Defekt Turbolader
- Software Motor/Bremsen
- Ausfall Bremservo

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Euro 6 in mehreren Stufen ist Standard im XC90. Die Diesel – von 190 bis 240 PS – sind erste Wahl, die Benziner (250 bis 326 PS) verbrauchen erheblich mehr. Zeitgemäßes Topmodell: der Plug-in-Hybrid T8, der es auf 455 PS Systemleistung bringt.

	D5	T5	T8
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4 + E-Motor
Hubraum	1969	1969	1969
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 4000	173 (235) bei 5500	184 (250) bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 480 bei 1750	350 bei 1800	640 bei 2200
Leergewicht/Zuladung	kg 2130/500	2136/494	2329/651
Länge x Breite x Höhe	mm 4950 x 2008 x 1776	4950 x 2008 x 1776	4950 x 2008 x 1776
Gepäckraum	l/VDA 721–1886	721–1886	640–1816
Höchstgeschw.	km/h 210	215	230

Welches Modelljahr?

Beim Facelift 2019 wertete Volvo die Motoren mit einem 48V-Mildhybrid-System auf. Seit April 2020 ist die Spitze auf 180 km/h beschränkt. Bei der zweiten Modellpflege 2024 wurde das Motorenprogramm zusammengestutzt, der Diesel entfiel. Neu zudem: Feinschliff am Fahrwerk, größerer Touchscreen, Matrix-LED-Licht serienmäßig.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Schweden haben das Lines-Konzept mehrfach verändert. Hier der Stand von 2018: Momentum als Basis, darüber R-Design (20-Zöller), Inscription (großes Fahrerdisplay, Nappaleder) und Excellence (Luftfederung, Premium-Sound, Head-up-Display). Die meisten Features gab es auch in Paketen oder als Einzel-Optionen.

Was kostet er?

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt dominieren die Hybride vor den Dieseln, reiche Benziner führen ein Nischendasein. Für XC90 mit weniger als 100 000 Kilometern gelten folgende Preise als Richtschnur: Diesel ab etwa 34 000 Euro, Benziner und Hybride jeweils ab 39 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ^D				Betriebskosten in Euro			
Jahr	D5	T5	T8	Im Jahr	D5	T5	T8
2023	–	–	–	Steuer	298,–	218,–	40,–
2022	45 348,–	43 115,–	48 751,–	Haftpflicht	715,–	708,–	773,–
2021	42 645,–	40 593,–	43 524,–	Teilkasko	907,–	828,–	717,–
2020	39 655,–	36 604,–	41 082,–	Vollkasko	1521,–	1403,–	1392,–
2019	35 301,–	32 443,–	–	Wartung	452,–	425,–	461,–
2018	–	–	–	l/100 km	5,7 D	7,9 S	2,1 S ²

Quelle: DAT; ^DHändlerverkaufspreise ²+16,3 kWh
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Sicherheits-Champion mit fünf Sternen im Euro-NCAP-Crashtest und aktiver Sicherheitsausstattung. Seit 4/2020 elektronisch bei 180 km/h abgeregelt. Software-Probleme sind nicht selten. Vor dem Kauf checken: Undichtigkeiten am Schiebedach, Klappern an den hinteren Sitzen.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

XC90 allgemein: Kaufberatung 10/16; XC90 D5: Fahrbericht 5/15, Einzel-test 14/15, Vergleichstest 16/15, 15/17, 1/19; XC90 T6 AWD: VT 13/18; XC90 T8: VT 14/16; XC90 T8 Recharge: Kurzttest 15/22.

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

VW T-ROC

DER ERFOLGSTYP unter den Kompakt-SUV besticht mit seinen ausgewogenen Allround-Eigenschaften. Ist er als Gebrauchter vielleicht der bessere Golf?



Bunt, aber hart: Viel simples Plastik bis 2022 im Cockpit des T-Roc. Der Gepäckraum fasst 445 bis 1290 Liter (ohne Allrad)

Checkpunkte:

- Schäden am Lack?
- DSG-Getriebe und Allradkupplung okay?

Rückrufe:

- Fondlehne/Aufnahme Kopfstütze wackelig
- Bremspedalplatte labil
- Motorabdeckung instabil
- Ungewollt öffnende Parkbremse (1.0 TSI Schalter)
- Oberer Teil Heckspoiler kann sich ablösen

Der T-Roc ist ein kompaktes Phänomen. Schon seit 2017 ist er auf dem Markt, und in den beiden vergangenen Jahren erreichte er Platz zwei in den deutschen Zulassungs-Charts – vor dem Tiguan und hinter dem Golf. Ebenso wie der Audi A2 basiert der T-Roc noch auf der ersten Auflage des Konzern-Querbaukastens (genauer: dem MQB A1), was ihm keineswegs zum Nachteil gereicht. Ist er vielleicht sogar der bessere Golf?

In diesem Jahr wird die erste Generation des T-Roc auslaufen, Anfang 2022 gab es noch ein Facelift. Damals zogen schickere Materialien in den Innenraum ein, begleitet von topmodernen Assistenzsystemen wie dem vielseitigen Travel Assist. Weitere Neuerungen betrafen die Infotainment-Hardware, die Matrix-LED-Scheinwerfer – und die verschlechterte Bedienung über Touchflächen.

Bei den Benzinern reicht die bürgerliche Leistungs-spanne von 110 bis 190 PS; obendrüber steht das 2019 eingeführte R-Modell mit 300 PS. Die Diesel sind in drei Stufen von 115 bis 190 PS erhältlich, ihre Abgaseinstufung (6d-TEMP oder höher) macht sie zukunftssicher. Meiden Sie jedoch einen T-Roc, der einen (benutzten) Anhängerhaken und ein DSG-Getriebe hat! Die Doppelkuppler nehmen hohe Lasten auf Dauer übel und mögen es auch nicht, wenn Ölwechsel unterbleiben. Dasselbe gilt für die Kupplung des Allradantriebs. Er ist für die TDI ab 150 PS und für die TSI ab 190 PS erhältlich und mit einer Mehrlenker-Hinterachse kombiniert.

Abgesehen von diesen Punkten ist der T-Roc ein rundum gut gemachtes Auto. Raumaufteilung, Sitze, Fahrverhalten, Bedienung (bis zum Facelift) – das alles passt. Beim Stoffdach-Cabriolet, das VW 2020 nachschob, gelten Bauart-bedingte Abstriche: Es ist schwerer und bietet weniger Raum im Fond sowie fürs Gepäck. Zudem stehen nur zwei Benzinmotoren (1.0 TSI und 1.5 TSI) zur Wahl.

Keine Frage, man kann den kompakten VW-SUV kaufen, sogar fast ohne Bedenken. Oder vielleicht doch den Golf? Denn der ist günstiger und fährt noch besser.

Andreas Jüngling / ko

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wie fast immer bei VW: der 1.5 TSI und der 2.0 TDI, beide mit 150 PS. Sie haben genug Kraft und arbeiten wirtschaftlich. Wer viel in der Stadt fährt, kann auch mit den Dreizylindern gut leben. Der 300 PS starke R-Motor bringt richtig Spaß, macht den T-Roc aber sehr teuer.

	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1968
Leistung	81 (110) bei x/min	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1301/499	1345/505	1415/505
Länge x Breite x Höhe	4236 x 1819 x 1584	4236 x 1819 x 1584	4236 x 1819 x 1582
Gepäckraum	I/DA	445–1290	445–1290
Höchstgeschw.	185	208	205

Welches Modelljahr?

Das ist fast egal, bei den Antrieben gab es keine großen Neuerungen. Das Facelift 2022 brachte ein feineres Interieur und Verbesserungen bei Assistenz und Multimedia – aber auch die Touchslider für die Klimaautomatik.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis wirkt karg. Beim Style sind schon attraktive Features an Bord, Sport und R-Line sind unnötig teuer. Der Kompakt-SUV stammt noch aus einer Zeit, in der VW-Kunden unter zahlreichen Einzeloptionen wählen konnten. Unsere Tipps: Smartphone-Schnittstelle mit Ladeschale, Radar-Tempomat, Park Assist, LED-Licht mit Fernlichtassistent, Navi, Winterpaket.

Was kostet er?

Die Beliebtheit des T-Roc hält die Preise hoch. Und das, obwohl das Angebot an Gebrauchten riesig ist, mit einer krassen Dominanz der Benziner. Bei Laufleistungen unter 80 000 km kosten schon die 115-PS-Einsteigermotorisierungen 16 000 Euro (TSI) beziehungsweise 19 000 Euro (TDI). Für das – gar nicht so seltene – Cabrio sind mindestens 20 500 Euro anzulegen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2023	–	–	–	Steuer	96,–	110,–	288,–
2022	16 884,–	22 204,–	25 201,–	Haftpflicht	446,–	431,–	499,–
2021	15 350,–	20 187,–	22 907,–	Teilkasko	262,–	313,–	555,–
2020	13 951,–	18 354,–	20 825,–	Vollkasko	623,–	644,–	837,–
2019	–	17 288,–	18 442,–	Wartung	299,–	321,–	335,–
2018	–	16 297,–	16 117,–	I/xxx km	5,9 S	6,0 D	5,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der T-Roc ist eine gute Alternative zum Golf. Perfekt für Personen, die etwas höher sitzen und nicht auf die Vorteile und Optik eines SUV verzichten möchten. Beim Kauf sollte auf jeden Fall auf die Dichtigkeit von Panoramadächern geachtet werden. Hier kann es zum Wassereintritt kommen.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

T-Roc 1.0 TSI: Vergleichstest 22/18; T-Roc 1.5 TSI: VT 19/20; T-Roc 2.0 TDI 4Motion: VT 11/20; T-Roc 2.0 TSI 4Motion: VT 26/17, 1/20; T-Roc Cabrio 1.5 TSI: Einzeltest 12/20; T-Roc R: VT 26/21.

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

VW TOUAREG

IN SEINER ZWEITEN AUFLAGE war der große SUV ein geländegängiges Luxusauto. Er überzeugt auf der Straße, abseits von ihr und mit Hänger am Haken.



Standardmotor im Touareg: der V6-TDI. Euro 6 gab es ab 2014. Der Kofferraum der TDI fasst 697 bis 1642 Liter

Die Modellreihe war von Anfang an ein Volltreffer. Schon die erste Generation des Touareg, 2002 aufgelegt, hatte den Nerv der Kunden getroffen. Auf diesem Fundament konnte die zweite Baureihe (2010 bis 2018) den Erfolg weiter ausbauen, im Verein mit ihrem engen Konzernbruder Porsche Cayenne. Beide basierten auf einer gemeinsamen SUV-Plattform, der PL 72.

Der große SUV von VW bot viel Platz und Komfort, nur das Gepäckabteil war für die 4,80 Meter Länge etwas knapp geschnitten. Doch das war kein echtes Problem, denn der Touareg war nie als Transporter konzipiert, wie schon die vielen schönen Extras und die feinen Interieurmaterialien zeigten.

Bei den Motoren war lediglich der Einstiegs-Benziner – ein 3,6-Liter-VR6 mit 280 PS, der schon 2013 wieder auslief – eine VW-Konstruktion, alle anderen Aggregate kamen von Audi. Auf der Otto-Seite war dies noch ein Dreiliter-Hybrid mit 380 PS (bis 2015). Am besten verkauft, und zwar mit Abstand, wurde hierzulande der 3.0 TDI, den es in Stufen von 204 bis 262 PS gab. 2014, im Jahr des Touareg-Facelifts, stellte VW ihn auf Euro 6 um, trotzdem brachte ihn der Abgasskandal in Misskredit. Der mächtige V8-Diesel hingegen, ein 4,2-Liter mit 800 Nm Drehmoment, schaffte die neue Norm nicht mehr.

Mit seinen rund 2,2 Tonnen Leergewicht wühlt sich der Touareg tapfer über Untergründe aller Art. Neben einer sanft schaltenden Achtgang-Wandlerschaltung besitzt er in allen Motorisierungen einen Allradantrieb mit einem Torsendifferenzial im Audi-Stil. Auf Wunsch montierte das Werk in Bratislava eine Luftfederung, in der Highend-Version sogar mit adaptivem Wankausgleich. Das deutet an, dass der Lebensraum des großen VW trotz der 3,5 Tonnen Anhängelast nicht die Pferdekoppel ist, sondern die Autobahn – dort spielt er seine ganze Souveränität aus.

Die Qualität stimmt, auch wenn im Alter Störungen auftreten können. Gemeint sind gelängte und dadurch rasselnde Steuerketten, undichte Ölwanne sowie Ausfälle bei der Luftfederung und der Feststellbremse.

Jörn Thomas / ko

Checkpunkte:

- Rasselnde Steuerketten?
- Ölverlust V6-Diesel?
- Funktion Luftfederung?
- Feststellbremse okay?

Rückrufe:

- Sicherungsring Pedalbock
- Dauerbestromung Anlasser

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 3.0 TDI dominierte die Verkaufstatistik souverän. 2018 rief VW in Deutschland 26.200 solcher Touareg aus den Baujahren 2014 bis Anfang 2018 für ein Software-Update in die Werkstatt zurück. Frühere Modelle mit Euro-5-Einstufung empfehlen wir auf keinen Fall.

	V6 TSI	V6 TDI	V6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/6
Hubraum	3597	2967	2967
Leistung	206 (280) bei 6200	150 (204) bei 3200	193 (262) bei 3800
max. Drehm.	360 Nm bei 1/min	450 Nm bei 1250	580 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	2103/697 kg	2185/695	2185/695
Länge x Breite x Höhe	4795 x 1940 x 1709 mm	4801 x 1940 x 1709	4801 x 1940 x 1709
Gepäckraum	1/VDA	697–1642	697–1642
Höchstgeschw.	228 km/h	206	225

Welches Modelljahr?

2014 war das entscheidende Jahr im Leben des Touareg – nicht wegen des Facelifts, sondern wegen der Umstellung auf Euro 6. Wählen Sie ein Auto aus den Jahren danach, und klären Sie, ob das Update gemacht wurde!

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon ein Basis-Touareg ist gut ausgestattet; Geländegänger sollten auf die höhergelegten Modelle 4XMotion oder Terrain Tech achten. Der Touareg II war ein Technologie-Leuchtturm für VW – mit Features wie Area View, Anhängerassistent oder maskiertem Xenon-Dauerfernlicht. All dies gab es einzeln, ebenso ein Bündel (damals sehr teuer) Assistenzsysteme, Luftfederung, Dynaudio-Sound, Winterpaket, E-Heckklappe und Keyless go.

Was kostet er?

Der Bestand an Touareg II bei den deutschen Händlern ist sehr überschaubar und beschränkt sich fast vollständig auf die Dreiliter-V6-Diesel. Mit Euro 6 ist der große VW-SUV ab 26.000 Euro zu bekommen – allerdings muss man dann gegebenenfalls Laufleistungen bis 125.000 Kilometer akzeptieren. Nischen-Motorisierungen wie der Hybrid oder der V8-Diesel sind kaum noch zu finden.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	V6 TSI	V6 TDI ²⁾	V6 TDI ³⁾
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	–	23.092,-	25.517,-

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise, ²⁾204 PS; ³⁾262 PS

Betriebskosten in Euro

im Jahr	V6 TSI	V6 TDI ²⁾	V6 TDI ³⁾
Steuer	324,-	447,-	455,-
Haftpflicht	831,-	895,-	843,-
Teilkasko	569,-	600,-	765,-
Vollkasko	1279,-	1209,-	1452,-
Wartung	485,-	477,-	521,-
I/100 km	9,9 S	6,7 D	6,8 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim V6 TDI hat der große VW-SUV hier und da mit Undichtigkeiten an der oberen Ölwanne und am Steuerkettenkasten zu kämpfen.

Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

Touareg 3.0 Hybrid: Einzeltest 14/10, Vergleich 6/11. Touareg V6 TDI: ET 12/10, 5/12, Vergleichstest 13/10, 8/12; Touareg V6 TDI SCR: Fahrbericht 20/14, VT 15/15, Kaufberatung 3/17.

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

VW TIGUAN

DER GROSSE KOMPAKT-SUV war in der zweiten Generation ein Bestseller von VW. Auch nach seinem Auslaufen 2024 bleibt er ein sehr gesuchtes Auto.

Über Jahre hinweg lag der Tiguan der zweiten Generation in der Spitzengruppe der deutschen Zulassungs-Charts. Aus gutem Grund – der Modulare Querbaukasten (MQB) des VW-Konzerns lieferte dem großen Kompakt-SUV eine starke Basis. Die Qualitäten im Stakkato: clevere Raumökonomie mit 615 bis 1655 Liter fürs Gepäck, verschiebbare Rücksitzbank, komfortable Sitze, harmonisches Fahrwerk – speziell mit adaptiven Dämpfern – und gute Antriebe.

Der Tiguan II kam 2016 auf den Markt. Im Jahr darauf folgte der Tiguan Allspace; um gut 20 Zentimeter auf 4,70 Meter verlängert, brachte er bis zu sieben Sitze oder 1,9 Kubikmeter Ladung unter. 2020/21 erhielten beide Modelle ein umfangreiches Facelift, 2024 rollte dann der Nachfolger an den Start.

Die Motorenpalette startete anfangs bei 115 PS (TDI) und 125 PS (TSI) und endete bei 220 beziehungsweise 240 PS. Zum Facelift schob VW neue starke Varianten nach – einen Plug-in-Hybrid mit 245 PS Systemleistung und ein martialisches R-Modell mit 320 PS und aktiver Momentenverteilung an der Hinterachse. Dafür entfiel der billigste Diesel, der Biturbo mit 240 PS und 500 Nm Drehmoment. Sämtliche Tiguan-Aggregate sind sauber nach Euro 6 bis Stufe 6e und gelten als rundum unproblematisch.

Fast alle Motorisierungen waren serienmäßig oder optional mit einem Doppelkupplungsgetriebe zu haben. Beim DQ 200, dem „kleinen“ Siebengang-DSG, können die trocken laufenden Kupplungen durch schlechte Behandlung verschleifen. Bei den größeren

DSGs und beim Allradantrieb 4Motion für die stärkeren Motoren sollte das Öl in der Kupplung regelmäßig erneuert werden.

Die Modellpflege von 2020 brachte dem großen Kompakt-SUV neuen Feinschliff. Erwähnt seien die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, die weiterentwickelten Assistenzsysteme und die neue Infotainment-Hardware. Der so genannte MIB 3 lief jedoch nicht gleich stabil; das kann im Alltag ähnlich nerven wie die ebenfalls neue Touchbedienung für die Klimaautomatik und auf den Lenkradspeichen.

Irritiert Sie die lange Rückrufliste? Sie hat viel mit der weiten Auffächerung der Modellfamilie zu tun. Wir können Sie beruhigen: Der Tiguan ist ein sehr ordentlich zusammengebautes Auto. *Johannes Köbler*

Vernunft trifft Fahrspaß auf viereinhalb Meter Länge: Der Tiguan II, hier ein Facelift-Modell, war ein Bestseller in der SUV-Welt





Vorbildlich klare Bedienung: ein Tiguan aus der Zeit vor dem Facelift mit Drehreglern für Klima und Infotainment



Im Querbaukasten von VW sind alle Motoren gleich eingebaut (oben links). Foto oben: Drehregler für die Fahrprofiluswahl (Option)



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Nichts, aber auch gar nichts spricht gegen Benziner und Diesel mit jeweils 150 PS. TDI-Modelle mit 190 oder mehr PS und Allradantrieb sind starke Zugautos. Wer viel Kurzstrecke fährt und zuhause Strom laden kann, sollte sich den Plug-in-Hybrid anschauen. Tiguan R? Mächtig, teuer!

Tiguan	1.5 TSI	2.0 TDI 4M.	eHybrid
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1968	1395
Leistung	110 (150)	140 (190)	180 (245)
bei x/min	bei 5000	bei 3500	bei k.A.
max. Drehm.	250 bei 1500	400 bei 1900	400 bei 1550
Leergewicht/Zuladung	1520/580	1740/550	1811/539
Länge x Breite x Höhe	4486 x 1839	4486 x 1839	4509 x 1839
	1673	1673	1675
Gepäckraum	I/VDA	615-1655	615-1655
Höchstgeschw.	202	212	205

Welches Modelljahr?

Unser Tipp ist ein Tiguan, der zwischen Herbst 2018 und Sommer 2020 gebaut wurde. Er liegt preislich im Rahmen und ist schon sauber nach Euro 6d-Temp, hat aber noch die selbsterklärende Klimasteuerung über Drehregler. Navi und Infotainment arbeiten vielleicht ein wenig langsam, dafür aber zuverlässig.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Sinnvolle Extras sind die ergoActive-Sitze mit Massage, das Winterpaket mit Sitzheizung, die LED-Scheinwerfer (Serie bei Highline), das DCC-Fahrwerk und das Head-up-Display. Die Top-Ausstattungsvarianten Highline und R-Line (ab Facelift) enthalten viele Spielereien - ein echtes Offroad-Paket jedoch hat VW für den Tiguan nie aufgelegt. Ein Tipp unter Freunden: Das Sondermodell United von 2020 bringt fast alles Wichtige mit.

Was kostet er?

Im großen Bestand gebrauchter Tiguan II bei den Händlern in Deutschland überwiegen die TDI leicht. Das Preisniveau ist recht hoch, leider. Ein Tiguan mit 150 Benziner-PS, der weniger als 80000 km hinter sich hat, liegt bei mindestens 20000 Euro. Diesel mit der gleichen Leistung kosten zwei Tausender mehr, und Plug-in-Hybride notieren ab 27000 Euro. Die großen Allspace-Modelle sind nur sehr selten zu finden und nochmal deutlich teurer.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 TSI	2.0 TDI	eHybrid	im Jahr	1.5 TSI	2.0 TDI	eHybrid
2023	28 062,-	34 665,-	32 479,-	Steuer	128,-	282,-	28,-
2022	25 511,-	31 515,-	29 529,-	Haftpflicht	474,-	468,-	548,-
2021	23 193,-	29 239,-	26 845,-	Teilkasko	362,-	586,-	357,-
2020	22 054,-	-	24 405,-	Vollkasko	856,-	950,-	868,-
2019	20 824,-	-	-	Wartung	362,-	398,-	389,-
2018	-	-	-	I/100 km	6,4 S	5,4 D	1,6 S ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+13,8 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Schaltarbeit DSG okay?
- Klappern Panoramadach?
- Funktion Sitz-Memory?

Rückrufe:

- Funktion Rückhaltesysteme
- Sitzgestelle und -lehnen mit Schwächen
- Bremspedalplatte locker
- Radträger/Radlager fehlerhaft
- Bruchgefahr Hängerkupplung
- Hochvolt-Sicherung fehlerhaft, Brandgefahr (PHEV)
- Falsche Sicherung Kraftstoffpumpe (Allspace TDI Biturbo)
- Motorabdeckung labil
- Dachspoiler labil (R-Line)

Was sagen die DEKRA-Experten?



Dank guter Schalldämmung bietet der Tiguan ein sehr ruhiges Fahrerlebnis - vorausgesetzt, das DSG-Getriebe ist gut gewartet, ansonsten kann es beim Anfahren ruckeln. Der Bremsenverschleiß ist relativ hoch.

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

Tiguan 1.4 TSI (150 PS): Vergleichstest 14/17, 08/18; Tiguan 2.0 TDI 4Motion: VT 16/16, 20/19; Tiguan 2.0 TSI Allspace: Fahrbericht 22/17, Tiguan R: Kurztzest 9/21.

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

VANS & HOCHDA

Die Vorzüge eines Vans liegen auf der Hand, bieten sie doch bei ähnlicher Länge und Breite deutlich mehr **PLATZ UND VARIABILITÄT** als herkömmliche SUV oder Kombis. Nach der Einstellung zahlreicher Modelle ist das Van-Angebot bei Neuwagen kaum noch existent, umso interessanter ist die Auswahl an Gebrauchtfahrzeugen.

Spätestens mit dem zweiten Kind rückt das Platzangebot beim Autokauf in den Fokus, und es wird klar: Ein zu großes Familienauto gibt es nicht. Obwohl auch bei dieser Klientel SUV auf dem Vormarsch sind, bleiben Vans und Hochdachkombis nach objektiven Kriterien die erste Wahl. Ihre hoch aufragende Form mit kurzem Vorbau schafft üppige Raumverhältnisse, die sich dank flexibler Sitzkonzepte und großer Türen auch gut nutzen lassen. Dagegen kommt kein SUV an, modische Aspekte hin oder her.

Flexibilität war auch bei den Modellpaletten angesagt, denn viele Vans gab es in unterschiedlichen Längen und Bestuhlungsvarianten. Für einen überschaubaren Aufpreis wurde der Ford C-Max zum 15 Zentimeter längeren Grand C-Max, in dessen Heck deutlich mehr Gepäck oder zwei zusätzliche Sitze passen. Ähnliche Möglichkeiten boten viele Hersteller, unter anderem auch BMW mit dem Zweier als Active oder Gran Tourer.

Auf dem aktuellen Neuwagenmarkt finden sich neben dem altbewährten VW Touran und

den Premium-Kompaktmodellen Mercedes B-Klasse sowie BMW Zweier Active Tourer keine klassischen Vans mehr. Stattdessen bieten viele Autobauer nur noch Hochdachkombis an, bei denen es sich um familienfreundliche Pkw-Versionen nutzwertorientierter Kastenwagen handelt. Bei Fahrkomfort und Ausstattungsvielfalt müssen im Vergleich zu konventionellen Personenwagen meist aber ein paar Abstriche gemacht werden.

Ein bekannter Vertreter dieses Segments ist der Citroën Berlingo, dessen 2018 gestartete dritte Modellgeneration zum ersten Mal Teil des Gebrauchtwagen-Spezials ist. Gleiches gilt für Renaults Hochdachkombi Kangoo, der seit 2021 in dritter Auflage verkauft wird.

Noch mehr Platz bieten komfortabel ausgestattete Kleinbusse wie die Mercedes V-Klasse und der VW Multivan 6.1. Beide können ihre Nutzfahrzeug-Herkunft (Vito und T6.1) gut kaschieren und sind kompetente Familien-Laster. Wir checken in diesem Jahr auch den 2024 eingestellten Multivan 6.1 hinsichtlich seiner Stärken und Schwächen als Gebrauchtwagen.

CH-KOMBIS

VW Multivan 6.1



Citroën Berlingo



Ford Galaxy

INHALT

BMW Zweier Tourer	176	Opel Zafira (Tourer)	185
Citroën Berlingo	178	Renault Kangoo	186
Ford B-Max	179	VW Caddy	188
Ford (Grand) C-Max	180	VW Touran	190
Ford Galaxy/S-Max	181	VW Multivan 6.1	192
Mercedes B-Klasse	182	VW Sharan	194
Mercedes V-Klasse	184		

BMW ZWEIER TOURER

VAN-KAROSSE, DREIZYLINDER, und dann auch noch Frontantrieb? Mit dem Zweier Tourer betrat BMW 2014 Neuland. Heute überzeugt er als Gebrauchter.

Ein Risiko, das sich gelohnt hat: Obwohl Fans der Marke schon vorab das Ende der bayerischen Automobilkultur befürchteten, trugen der kompakte Active und der große Gran Tourer seit ihrem Start 2014 bis zum Debüt des Nachfolgers 2022 einen guten Teil dazu bei, die Zweier-Reihe erfolgreich in der BMW-Palette zu etablieren. Mehr als 430 000 Active Tourer (plus 200 000 Gran Tourer) konnten die Münchner von der ersten Generation bis Ende 2021 absetzen. Das Erfolgsgeheimnis: Sowohl dem 4,34 Meter langen Active Tourer als auch dem 23 Zentimeter längeren Gran Tourer gelingt es, ein variables Raumkonzept mit markentypisch agilen Fahreigenschaften zu verbinden.

Entsprechend häufig ist der in Leipzig und Regensburg (Gran Tourer) gefertigte Kom-

pakt-Van, der sich seine Frontantriebs-Plattform mit dem BMW X1 und dem Mini Countryman teilt, auf dem Gebrauchtmrkt vertreten. Das Schöne dabei: Weder Werkstätten noch HU-Prüfer melden größeren Ärger - mit einer Ausnahme: Viele Dreizylinder-Benziner aus den frühen Baujahren erlitten Motorschäden wegen eines unterdimensionierten Kurbelwellen-Axiallagers. BMW gab jedoch eine Service-Anweisung zur Prüfung heraus und regelte Schäden kulant. Modelle, die ab Mitte 2015 vom Band liefen, haben überarbeitete standfeste Dreizylinder.

Das Motorenangebot umfasste ursprünglich vier Benziner (102 bis 231 PS) und vier Diesel (95 bis 190 PS), von denen die stärksten Versionen auch mit Allradantrieb verfügbar waren. Ab August 2016 ergänzte der Plug-in-

Hybrid 225xe das Angebot, bei dem ein 65 kW starker E-Motor an der Hinterachse den auf die Vorderachse wirkenden Dreizylinder-Benziner unterstützt (Systemleistung: 224 PS, nur als Active Tourer). Mit Ausnahme der jeweiligen Basismotorisierung, die allein mit Sechsgang-Handschaltung erhältlich war, gab es alle Aggregate auch in Verbindung mit einem Sechs- oder Achtgang-Automatikgetriebe; bei 220d und 220i war es serienmäßig.

Im Frühjahr 2018 erhielten beide Vans ein dezentes Facelift. Neben leicht geänderten Rückleuchten und Stoßfängern brachte es vor allem neu zertifizierte Motoren, nun mit Euro 6d-Temp. Und bei den schwächeren Motorisierungen erfolgte der Wechsel von der optionalen Wandlerautomatik auf ein Doppelkupplungsgetriebe.

Stefan Cerchez

Ein variables Raumkonzept mit markentypischer Agilität zu kombinieren, gelang dem Zweier Tourer auf Anhieb gut



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Alle Triebwerke des Zweier Tourer erfüllen von Beginn an die Abgasnorm Euro 6 und sind sparsam. Die starken Vierzylinder ermöglichen flotte Fahrleistungen, aber auch die quirligen 1,5-Liter-Dreizylinder – standfest ab Mitte 2015 – machen Spaß. Unsere Tipps: 218i, 220i und 218d.

		218i	220i	218d
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1499	1998	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min	100 (136) bei 4400	141 (192) bei 5000	110 (150) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	220 bei 1250	280 bei 1250	330 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1415/475	1475/465	1450/485
Länge x Breite x Höhe	mm	4342 x 1800 x 1586	4342 x 1800 x 1586	4342 x 1800 x 1586
Gepäckraum	l/VDA	468–1510	468–1510	468–1510
Höchstgeschw.	km/h	205	230	208

Welches Modelljahr?

Der Zweier Active Tourer der ersten Generation war von September 2014 bis Ende 2021 auf dem Markt, der längere Gran Tourer ab Juni 2015. Euro 6 schafften bereits die frühen Exemplare, doch erst das Facelift im Frühjahr 2018 brachte die zukunftssichere Abgastechnik an Bord: Mit Partikelfilter oder einer Kombination aus SCR- und NO_x-Speicherkat erfüllen die Motoren die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Die Modellpflege brachte für die drehmomentschwächeren Ausführungen anstelle der bisherigen Sechsstufen-Wandlerschaltung ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe von Getrag.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Gebraucht-Kunden sollten nach Advantage-Modellen (unter anderem mit Klimaautomatik, elektrisch angetriebener Heckklappe und Parksensoren hinten) sowie dem Driving-Assistant-Paket (mit Notbrems-, Spurhalte- und Verkehrszeichenassistent) Ausschau halten. Klimaanlage, 16-Zoll-Alus und eine Audioanlage mit Freisprecheinrichtung sind serienmäßig.

Was kostet er?

Obwohl er mit so vielen BMW-Tugenden bricht, besitzt der Zweier Tourer eine gewisse Anhängerschaft, die ihn schätzt und kaum noch hergeben möchte. Das Angebot ist demzufolge nur niedrig vierstellig. Los geht's schon ab 9000 Euro, dann aber mit magerer Ausstattung. Ein Sweet Spot liegt bei etwa 13000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	218i	220i	218d	im Jahr	218i	220i	218d
2023	–	–	–	Steuer	78,–	124,–	218,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	560,–	544,–	595,–
2021	16 225,–	–	17 589,–	Teilkasko	332,–	354,–	400,–
2020	15 040,–	18 679,–	15 439,–	Vollkasko	817,–	787,–	940,–
2019	14 117,–	17 373,–	14 507,–	Wartung	332,–	351,–	388,–
2018	13 334,–	15 846,–	13 290,–	l/100 km	5,1 S	5,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Verbindung aus sportlichem Design, viel Platz im Innenraum und solider Verarbeitung - der 2er Active/GranTourer zeigt kaum Schwächen.
Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

225i Active Tourer: Test 20/14; 218i Active Tourer: Vergleichstests 1/15, 2/15; 218i Gran Tourer: Vergleichstest 9/15; 218d Active Tourer: Vergleichstests 26/14, 20/15; 225xe: Vergleichstest: 3/17.

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



Typisch BMW: mit weichem Teppich ausgekleideter Kofferraum (468 - 1510 Liter), dreiteilige Rücksitzlehne



Ins Heck des knapp 4,57 Meter langen Gran Tourer passen 645 bis 1905 Liter Gepäck sowie optional zwei zusätzliche Klappsitze in Reihe drei



Checkpunkte:

- Kurbelwellen-Axiallager bei Dreizylinder-Benzinern bis Mitte 2015: Motor getauscht?
- Wartungshistorie
- Kühlwasser-/Ölverlust?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Leck am AGR-Modul: Brandgefahr bei Dieselmotoren
- Bruch Schwenklager vorne
- Gurtstraffer vorne
- Fehlerhafte Airbags
- Gurtaufrollmechanismus

CITROËN BERLINGO

IM JAHR 1996 begründete der Berlingo das Segment der modernen Hochdachkombis mit Pkw-naher Ausstattung. Wie schlägt sich Generation drei als Gebrauchter?



Viel Raum auf wenig Fläche: Der nur 4,40 Meter lange Berlingo M beherbergt fünf Passagiere und verstaut 775 Liter Gepäck

Im Herbst 2018 rollte die dritte Generation des Berlingo zu den Händlern. Nutzfahrzeug- und Pkw-Variante unterscheiden sich auf den ersten Blick: Während Letzterer eine Frontpartie im Stil des damals aktuellen C3 mit schmalen LED-Tagfahrlicht und darunterliegenden Hauptscheinwerfern erhielt, bekam der Kastenwagen eine schlichtere Front mit konventionell geformten Leuchten verpasst.

Die hier vorgestellte Pkw-Version (bis 2024), die sich insbesondere an Familien richtet, gab es in zwei Längen: Der kürzere M (Foto) misst 4,40 Meter, der längere XL 4,75 Meter. Beide Ausführungen konnten gegen Aufpreis mit einer dritten Sitzreihe ausgestattet werden, die den Berlingo zum Siebensitzer macht. Doch nur im XL bleibt bei voller Bestuhlung noch ein respektable Kofferraum mit 322 Litern Fassungsvermögen übrig. Im Cockpit sind einfache, aber recht robuste Kunststoffe verbaut. Die Klimaanlage besitzt eine eigene, tastenbasierte Bedieneinheit – gut so, und besser als bei vielen anderen PSA-Modellen aus der Zeit! Das Infotainment ist in Sachen Bedienung und Funktionsumfang grauer Durchschnitt. Anders als das Schwestermodell Peugeot Rifter verkneift sich der Citroën – glücklicherweise – die ergonomische Fragwürdigkeit eines tief positionierten Mini-Lenkrads mit weit oben liegenden Instrumenten.

Das Angebot an Sicherheits- und Assistenzsystemen ist für diese Klasse okay, viele Funktionen kosten jedoch Aufpreis. Sechs Airbags und ein aktiver Notbremsassistent waren stets Serie. Was im Jahr 2025 wirklich stört: Nicht einmal gegen Aufpreis gab es für den Vor-Facelift-Berlingo moderne LED-Lichtsysteme, wenig zeitgemäße Halogen-Funzeln leuchten den Weg. Immerhin gibt es im Aftermarket mittlerweile offiziell zugelassene Retrofit-LED-Lampen für den Berlingo III. Die Beleuchtung ist auch beim TÜV eine Schwachstelle des Franzosen. Vor dem Kauf also unbedingt alle Lichter und Blinker checken! Gleiches gilt für die oft früh verschlissenen Bremscheiben. Die oft insinuierten PureTech-Benziner besser meiden, sie sind sehr anfällig! Lieber einen effizienten HDi-Diesel nehmen. *Sascha Wölfel*

Checkpunkte:

- Pflegezustand, insbesondere bei gewerblicher Nutzung im Vorbesitz
- Zahnriemen bei PureTech-Benzinern
- Intakte Beleuchtung?
- Ölverlust am Motor
- Verschleiß Bremscheiben

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Unterbodenschutz
- Batteriesteuergerät
- Klimakompressor

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Von den aufgeladenen Dreizylinder-Benzinern der PureTech-Familie ist wegen der Zahnriemenproblematik abzuraten. Die drehmomentstärkeren BlueHDi-Diesel passen ohnehin besser zum Berlingo. Für den Einsatz auf der Kurzstrecke kann die Elektro-Version interessant sein.

	BlueHDi 100	BlueHDi 130	ë-Berlingo
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Elektromotor/–
Hubraum	1499	1499	–
Leistung	75 (102) bei 3500	96 (130) bei 3750	100 (136)
max. Drehm.	250 Nm bei 1750	300 Nm bei 1750	270
Leergewicht/Zuladung	1505/615	1516/604	1811/549
Länge x Breite x Höhe	4403 x 1848 x 1844	4403 x 1848 x 1844	4403 x 1848 x 1844
Gepäckraum	IWDA 775–k.A.	775–k.A.	775–k.A.
Höchstgeschw.	172	184	132

Welches Modelljahr?

Bis zum großen Facelift im Frühjahr 2024 gab es keine tiefgehenden Veränderungen beim 2018 eingeführten Berlingo Nummer drei. Alle Motorisierungen erfüllen mindestens Euro-6d-TEMP, die elektrische Variante mit 50-kWh-Akku gab es erst ab Mitte 2021 zu kaufen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Das Basismodell „Start“ versprühte Lieferwagen-Charme. Erst die „Live“-Ausstattung mit Audiosystem, Klima und beidseitigen Schiebetüren verdient eine Empfehlung. Unser klarer Tipp ist aber die „Feel“-Version, die viele sinnvolle Extras beinhaltet: Touch-Infotainment mit Apple Carplay und Android Auto, Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Einparkhilfe hinten, höhenverstellbarer Fahrersitz und umklappbare Einzelsitze in Reihe zwei mit Isofix. Das Glasdach war erst ab „Shine“ Serie.

Was kostet er?

In der Feel-Ausführung unter 75 000 Kilometern kostet der Franzose mit 102-PS-Diesel ab rund 16 000 Euro, die kräftigere 130-PS-Version ab etwa 19 000 Euro. Bei circa 22 000 Euro startet der ë-Berlingo bis 40 000 Kilometer.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	HDI 100	HDI 130	ë	im Jahr	HDI 100	HDI 130	ë
2023	18 709,-	21 590,-	23 872,-	Steuer	246,-	266,-	0,-
2022	17 813,-	20 917,-	22 164,-	Haftpflicht	545,-	547,-	504,-
2021	16 733,-	19 705,-	20 104,-	Teilkasko	340,-	404,-	210,-
2020	15 655,-	18 313,-	–	Vollkasko	673,-	714,-	626,-
2019	14 699,-	16 490,-	–	Wartung	244,-	249,-	210,-
2018	13 869,-	15 047,-	–	I/100 km	5,5 D	5,8 D	19,3 ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾kWh/100 km

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die Verarbeitungsqualität hat im Vergleich zum Vorgängermodell echte Fortschritte gemacht. Das führt zu weniger Innengeräuschen und besserem Fahrgefühl. Zwei Längen bzw. Radstände bieten für jeden Bedarf etwas. Zu empfehlen ist der 130-PS-Diesel in Kombination mit dem Acht-Gang-Automatikgetriebe.

Johannes Bauer

Tests in diesen Ausgaben

Berlingo 1.2 PureTech 110 und 1.5 BlueHDi 130: Fahrbericht: 14/18; Berlingo 1.2 PureTech 110: Test 1/19.

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

FORD B-MAX

DER KLEINE SCHIEBETÜREN-VAN war Fords späte Antwort auf den Boom in dem Segment. Auch wenn heute eher SUV gefragt sind, ist der B-Max eine gute Alternative.



Der Innenraum ist Mini-van-typisch geräumig, die fehlende B-Säule erleichtert den Einstieg vor allem in den Fond

Als kleinsten seiner Vans schickte Ford von 2012 bis 2017 den B-Max ins Rennen, der gegen Opel Meriva, VW Golf Plus und Co. antrat. Auf der Plattform des Fiesta baut seine Karosserie je zehn Zentimeter länger und höher, was spürbar mehr Platz sowie eine erhöhte Sitzposition schafft. Gleichwohl gehören Rundumsicht und Ladevolumen (318–1386 Liter) nicht zu seinen Stärken.

Der Clou sind vielmehr die hinteren Schiebetüren ohne Mittelpfosten, die eine 1,50 Meter breite Öffnung freigeben und neben dem Einstieg auch die Montage von Kindersitzen (Isofix immer serienmäßig) erleichtern. Allerdings schließen sie schlechter als konventionelle Türen, und die Variabilität des Innenraums erschöpft sich in einer geteilt umklappbaren Fondsitzelehne.

Edle Materialien oder eine einfache, schlüssige Bedienung darf man nicht erwarten, besonders die vielen kleinen Tasten, der winzige Zentralbildschirm und die Menüstruktur des Infotainments sind verwirrend. Im Gegenzug lässt sich der B-Max mit seiner direkten, präzisen Lenkung leichtfüßig und sicher dirigieren, wobei die komfortable Federung selbst Kopfsteinpflaster und Frostaufbrüche im Asphalt erstaunlich gelassen wegsteckt.

Für Vortrieb sorgen zwei zuverlässige Vierzylinder-Benziner mit 90 (1.4) oder 105 PS (1.6, nur mit Automatik) sowie der spritzige und sparsame Einliter-Dreizylinder-Turbo mit 100, 125 und 140 PS, der jedoch auch hier die Ölbad-Zahnriemen-Problematik besitzt. Daher auf die Wartungshistorie (nur Öl mit Ford-Freigabe!) achten. Deutlich seltener sind die beiden Diesel (75 und 95 PS) und die LPG-Variante mit 90 PS anzutreffen.

Neben der klassenüblichen Sicherheitsausstattung (ESP, sieben Airbags) und kräftigen Bremsen bringt der B-Max eine stabile Karosserie mit, die ihm beim Euro-NCAP-Crashtest fünf Sterne brachte. Bis auf defekte Scheinwerfer, Kraftstoffpumpen und einen Rückruf wegen eines Produktionsfehlers beim Ansaugmodul des Dreizylinders gibt es keine weiteren Problemschwerpunkte.

Michael von Maydell

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie bei 1.0 EcoBoost (Achtung: Motoröl nur mit Ford-Freigabe!)**
- **Viele defekte Kraftstoffpumpen und Batterien**
- **Lenkgelenk: Geräusche?**
- **Ölverlust Motor/Getriebe**
- **Rost Abgasanlage**

Rückrufe:

- **Ansaugmodul EcoBoost-Benziner**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Eine Automatik gab es nur mit dem 1,6-Liter-Sauger. Deutlich quirliger sind die durchzugsstarken Einliter-Dreizylinder, wobei 100 PS ausreichen. Dieselfahrer sollten zum kräftigeren 1.5 TDCi mit 95 PS (ab Mitte 2015) greifen, der die Euro-6-Norm erfüllt.

	1.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT	1.5 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998	1596	1499
Leistung	74 (100) bei 1/min bei 6000	77 (105) bei 6300	70 (95) bei 3750
max. Drehm.	170 bei 1400	150 bei 4200	215 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1279/481	1308/472	1310/470
Länge x Breite x Höhe	4077 x 1751 x 1604	4077 x 1751 x 1604	4077 x 1751 x 1604
Gepäckraum	I/VDA 318–1386	318–1386	318–1386
Höchstgeschw.	175	182	174

Welches Modelljahr?

Die EcoBoost-Dreizylinder gab es bereits ab Marktstart, die 140-PS-Variante erst ab 2016. Im Oktober 2013 wurden die Einliter-Benziner wegen eines Fertigungsfehlers zur Reparatur in die Werkstatt gerufen. Die frühen Dieselsonversionen erfüllen nur die Euro-5-Abgasnorm.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Klimaanlage, Aluräder, Nebelscheinwerfer und je nach Modelljahr auch Infotainment mit USB und Bluetooth sind erst ab Titanium oder Sync Serie. Parksensoren und City-Notbremsassistent sollten an Bord sein. Unterm Strich am besten eine gute Ausstattung in Kombination mit dem günstigsten, braven Vierzylinder wählen.

Was kostet er?

Der kurzen Bauzeit entsprechend ist das Angebot eher überschaubar. B-Max mit dem soliden 1,4-Liter-Sauger bis 70 000 Kilometer gibt es ab rund 6500 Euro. 1,6-Liter-Benziner mit Automatik kosten mindestens 2000 Euro mehr. Späte EcoBoost-Modelle ab 2016 unter 50 000 Kilometern Laufleistung starten bei etwa 10 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 EB	1.6	1.5 TDCi	im Jahr	1.0 EB	1.6	1.5 TDCi
2023	–	–	–	Steuer	58,–	140,–	149,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	563,–	566,–	569,–
2021	–	–	–	Teilkasko	251,–	291,–	321,–
2020	–	–	–	Vollkasko	616,–	590,–	590,–
2019	–	–	–	Wartung	235,–	252,–	271,–
2018	10 090,–	12 429,–	9081,–	I/100 km	4,9 S	6,4 S	3,8 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der B-Max bietet viel Platz in einem vergleichsweise kleinen Fahrzeug – auch dank der Schiebetüren hinten. Auffälligkeiten in Sachen Zuverlässigkeit: Die Kraftstoffpumpe macht überdurchschnittlich oft Probleme.

Daniel Schmitz

Tests in diesen Ausgaben

B-Max 1.0 EcoBoost: Vergleichstest 1/13; B-Max 1.6 TDCi: Vergleichstest 25/12, 23/13, Vergleich 6/13.

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

FORD (GRAND) C-MAX

DER KOMPAKT-VAN auf Focus-Basis erschien 2010 bereits in zweiter Generation. Erstmals gab es ihn zwei Längen. Der C-Max ist solide, aber nicht ganz problemfrei.



Die Cockpit-Bedienung zählt nicht zu den Stärken des Ford. Kofferraum mit breiter Öffnung und niedriger Ladekante

Checkpunkte:

- Achsaufhängungen
- Ölverlust an Motor/Getriebe
- 1.0 EcoBoost: Zahnriemen im Ölbad: Wartungshistorie mit korrektem Öl?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Das KBA listet für den (Grand) C-Max insgesamt elf Rückrufe auf, darunter einige wegen Brandgefahr infolge eines Bruchs der Kupplung

Die Länge von 4,38 Meter war schon recht stattlich – aber auch in der zweiten Generation (2010 bis 2019) gehörte der C-Max nicht zu den geräumigsten Kompaktvans. Das Ladevolumen fällt mit 471 bis 1723 Liter ebenfalls nicht gerade üppig aus. Höhere Ansprüche erfüllte der 15 Zentimeter längere Grand C-Max – mit Schiebetüren hinten und zwei Sitzen für Kinder in Reihe drei (Extra).

Die Kunststoffe im Innenraum wirken eher zweckmäßig als hochwertig. Erst mit der Modellpflege im April 2015 wurde die Infotainment-Bedienung klarer; ganz zuverlässig lief das System aber nie. Aber wenn der C-Max in Bewegung ist, spürt man seine Focus-Gene: Trotz erhöhter Sitzposition fühlt sich der Fahrer gut ins Auto integriert; Lenkung und Fahrwerk gefallen mit Rückmeldung und Präzision, die Federung mit gutem Komfort und die Bremsen mit Standfestigkeit.

Über die Bauzeit hinweg konnten die C-Max-Kunden unter je zehn Otto- und Diesellaggregaten mit 85 bis 182 PS Leistung wählen. 2012 kamen zwei Dreizylinder-Benziner hinzu, sie gehören wie die Turbo-Vierzylinder zur modernen EcoBoost-Familie. 2015 stellte Ford die Palette auf Euro 6 um. Die angetriebenen Vorderräder erhalten die Kräfte über Schalt-, Doppelkupplungs- oder Automatikgetriebe, fast alle mit sechs Gängen.

Alle Motoren im C-Max haben Zahnriemen, die nach 160 000 bis 240 000 Kilometern erneuert werden müssen. Bei den Dreizylindern laufen sie im Ölbad – nicht freigegebenes Motoröl kann sie und damit die Motoren zerstören! Anfällig sind auch der Katalysator der Einlitermotoren und das Doppelkupplungsgetriebe. Autos bis 2012 fallen mit Einspritzproblemen, problematischen Kindersicherungen sowie defekten Generatoren auf. Entladene Batterien und feuchte Scheinwerfer sind auch bei jüngeren Exemplaren nicht selten. Den C-Max plagten zudem viele Rückrufe. Ein Auszug: Kupplung (2012 bis 2016) und Zylinderkopf (2018) beim 1.6 EcoBoost, Antriebswellen (2013), defekte Airbag-Zünder (2016).

Peter Wolkenstein

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Diesel-Fans sollten erst nach der Euro-6-Umstellung 2015 zugreifen. Bei den Dreizylinder-Benzinern ist die Version mit 125 PS die beste Empfehlung, bei den Vierzylindern die mit 150 PS. Müde, selten, aber sehr wirtschaftlich: der Flüssiggas-Sauger mit 117 PS.

C-Max	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998	1499	1997
Leistung	92 (125) bei 6000	110 (150) bei 6000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	170 Nm bei 1500	240 Nm bei 1600	370 Nm bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1391/509	1385/515	1491/559
Länge x Breite x Höhe	4380 x 1828 x 1626	4380 x 1828 x 1626	4379 x 1828 x 1610
Gepäckraum	471–1723	471–1723	471–1723
Höchstgeschw.	187	199	204

Welches Modelljahr?

Nehmen Sie ein Auto ab Spätsommer 2013, die zuvor gebauten Exemplare waren deutlich pannenanfälliger. Das Facelift im April 2015 brachte eine modifizierte Front, ein verbessertes Infotainment und die Euro-6-Motoren.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basisversion Trend bietet sieben Airbags, Audioanlage, Bordcomputer, ESP und Klimaanlage. Ein Tipp ist die gehobene, am Gebrauchtmotor nicht mehr so teure Ausführung Titanium, die gerade für Familien nützliche Extras mitbringt.

Was kostet er?

Frühe C-Max bis 100 000 Kilometer sind ab circa 6000 Euro zu haben. Faceliftmodelle unter 50 000 Kilometern mit 150-PS-EcoBoost-Benziner gibt es ab 13 000 Euro. Gelifettete Grand C-Max mit maximal 80 000 Kilometern und 1,5-Liter-Diesel (120 PS) kosten 12 000 Euro aufwärts.

Fahrzeugpreise in Euro*	Betriebskosten in Euro		
	1.0 EB	1.5 EB	2.0 TDCi
Jahr			
2023	–	–	–
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	11 663,–	12 033,–	13 189,–
2018	10 176,–	10 914,–	11 636,–

im Jahr	Betriebskosten in Euro		
	1.0 EB	1.5 EB	2.0 TDCi
Steuer	88,–	166,–	270,–
Haftpflicht	611,–	587,–	642,–
Teilkasko	263,–	343,–	484,–
Vollkasko	720,–	747,–	861,–
Wartung	282,–	296,–	341,–
l/100 km	5,7 S	7,2 S	5,2 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C-Max der modellgepflegten zweiten Generation punktet mit präzisiertem Fahrwerk, direkter Lenkung und geringer Rostanfälligkeit. Auf der Minus-Seite stehen vor allem erhöhte Beanstandungen bei Kupplung und Getriebe.

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

Grand C-Max 2.0 TDCi (163 PS): Test 1/11; C-Max 1.6 TDCi: VT 14/13; Gr. C-Max 2.0 TDCi (140 PS): VT 25/13; C-Max 1.6 EcoBoost: Dauertest 10/14, VT 13/14; C-Max 2.0 TDCi: VT 17/14; Gr. C-Max 1.5 EcoBoost: VT 19/15.

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

FORD GALAXY, S-MAX

MIT VIEL PLATZ UND KOMFORT auf der Grundfläche eines Mittelklasse-Kombi sind die fünf- bis siebensitzigen Großraum-Vans ideale Familienautos.



Nicht immer eingängige Bedienung im Galaxy, fünf Einzelsitze im Fond. Die Reihe drei klappt auf Wunsch elektrisch

Als im Frühjahr 2023 die letzten Galaxy und S-Max aus dem Werk im spanischen Valencia rollten, endete eine lange Tradition: Seit 2006 hatte Ford beide Modelle, basierend auf dem Mondeo, in Eigenregie gebaut, nachdem die Kooperation mit VW ausgelaufen war. In ihrer letzten Generation kamen die Vans 2015 auf den Markt.

Sowohl der praktische Galaxy als auch der elegante S-Max, beide etwa 4,80 Meter lang, erfüllen die Erwartungen an Variabilität und Raumangebot eines Vans. Die Sitze in der zweiten Reihe sind etwas dünn gepolstert, lassen sich jedoch verschieben, umklappen und neigen. Im Galaxy sitzen Erwachsene auch ganz hinten noch halbwegs komfortabel. Falls das nicht angesagt ist, stehen bis zu 2,3 Kubikmeter Stauraum zur Verfügung. Zu den wenigen schlechten Eigenschaften der Van-Brüder gehören das sperrige Laderaumrollo sowie das umständliche und langsame Infotainment.

Beide Vans fahren sicher, bieten angenehmen Abrollkomfort und gute Verzögerung. Aber sie wiegen voll beladen bis zu 2,5 Tonnen, deshalb sollten die Bremsen regelmäßig auf Verschleiß geprüft werden. Die Motorenpalette umfasst 1,5- und Zweiliter-Benziner mit 160 bis 240 PS, ein Hybridmodell mit 190 PS sowie eine große Auswahl Zweiliter-Diesel von 120 bis 240 PS. Als Kraftübertragung stehen Schalt-, Doppelkupplungs- und Automatikgetriebe sowie Front- und Allradantrieb (für die Diesel) zur Auswahl. Im Zweifelsfall sollte man den klassischen Wandlergetrieben den Vorzug vor den nicht immer unproblematischen Doppelkupplern geben.

Die letzten Generationen von Galaxy und S-Max sind solide Autos, haben jedoch eine Reihe typischer Schwachstellen. Zu ihnen gehören die Riemenscheibe des Klimakompressors, die Kupplungsdruckplatte und rostgefährdete Schrauben an der Hinterachse. Vorsicht auch bei unsauber arbeitenden Doppelkupplern und bei den 1,5-/2,0-Ecoboost-Motoren – bei Autos bis Mitte 2019 ist es da in einigen Fällen zu Haarrissen im Motorblock gekommen.

Peter Wolkenstein/ko

Checkpunkte:

- Zustand Brems Scheiben?
- Beleuchtung okay?
- Diesel mit Ölverlust?
- Kupplung in Ordnung?
- Schaltvorgänge DSG?

Rückrufe:

- Probleme mit Kupplung
- Lockerer Kraftstoffsensor
- Störungen beim e-Call
- Funktion Fahrerairbag
- Kupplung des Klimakompressors
- Spurstrebe Hinterachse

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Ab Marktstart halten alle Motoren die Euro-6-Limits ein. Benziner gibt es mit 160, 165, 190 (Hybrid) oder 240 PS. Die Diesel-Palette bietet mehr Auswahl (120 bis 240 PS); die Versionen mit 150 und 180 PS sind kräftig genug und zuverlässiger als die Biturbos.

S-Max	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1999	1997
Leistung			
kW (PS)	118 (160)	177 (240)	110 (150)
bei 1/min	bei 6000	bei 5500	bei 3500
max. Drehm.	240 bei 1600	345 bei 2300	350 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1645/805	1704/806	1725/805
Länge x Breite	4796 x 1916	4796 x 1916	4796 x 1916
x Höhe	x 1658	x 1658	x 1658
Gepäckraum	l/WDA	1035–2200	1035–2200
Höchstgeschw.	200	226	198

Welches Modelljahr?

Nach der Markteinführung der letzten Generation 2015 hat sich optisch an den beiden Modellen kaum etwas geändert. Mit der Umstellung auf Euro 6d-TEMP leistete der 1,5-EcoBoost-Benziner 165 statt 160 PS und der stärkste Diesel 240 PS. Ab 2018 gab es für die Diesel ab 150 PS eine Achtstufen-Wandlerschaltautomatik.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Im Gegensatz zum Vorgänger war beim Galaxy Nummer drei die dritte Sitzreihe schon ab der Basisausführung Trend Serienstandard. Titanium bringt mehr Komfortextras und Assistenzsysteme mit. Edel mit etwas Chichi: die Top-Version Vignale.

Was kostet er?

Der geräumigere Galaxy ist klar seltener als der S-Max und wird 2000 bis 3000 Euro höher gehandelt. Das Preisniveau beim S-Max: bis 125 000 km Laufleistung ab 17 000 Euro, bis 80 000 km ab 20 000 Euro. Die Diesel sind etwas teurer als die Benziner.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi	im Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi
2023	–	–	–	Steuer	138,–	210,–	258,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	735,–	603,–	737,–
2021	–	–	23 559,–	Teilkasko	423,–	642,–	697,–
2020	–	24 735,–	19 747,–	Vollkasko	1010,–	1136,–	1151,–
2019	–	23 392,–	17 227,–	Wartung	321,–	348,–	378,–
2018	17 446,–	22 003,–	15 829,–	l/100 km	6,5 S	7,9 S	5,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Galaxy und S-Max der Baujahre ab 2015 bieten reichlich Platz, eine gute Fahrwerksabstimmung – und wenig Angriffsfläche für Kritik. Dass die Bedienung des Multimedia-systems gewöhnungsbedürftig ist, dürfte zu verschmerzen sein. *Dirk Krummel*

Tests in diesen Ausgaben

Galaxy 1.5 EcoBoost: Vergleichstest 3/16; S-Max 2.0 TDCi: Vergleichstest 10/15; S-Max 2.0 TDCi 4x4: Test 25/15; S-Max 1.5 EcoBoost (Vergleichstest mit 2.0 TDCi): 9/16.

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

MERCEDES B-KLASSE

KOMPAKT-VAN GESUCHT? Dann ist die zweite Generation der Mercedes B-Klasse mit ihrer Variabilität und viel moderner Technik eine interessante Alternative.

Mercedes ging beim Modellwechsel der B-Klasse im Herbst 2011 behutsamer vor als bei der radikalen Neugestaltung der A-Klasse 2012. Der einst konservativ, formal jedoch immer eigenständig gestaltete Kompakt-Van erhielt ein dynamischeres Design, blieb aber dem Raumwunder-Konzept treu. Durch den Wechsel auf die völlig neue Plattform sank die Fahrzeughöhe um knapp fünf Zentimeter. Dennoch bietet der Innenraum ohne den doppelten Boden des Vorgängers großzügigen Platz und ist dank weit öffnender Türen sowie der erhöhten Sitzposition gut zugänglich.

Außerdem gewann der bis 2018 produzierte W 246 zusätzlich an Variabilität: Das Kofferraumvolumen von 501 Litern lässt sich mit der optionalen verschiebbaren Rückbank auf

666 Liter erweitern. Nach der Überarbeitung im November 2014 erfüllten alle Benziner (102 bis 211 PS) und die enorm sparsamen Diesellvarianten (90 bis 177 PS) die Euro-6-Norm. Neben herkömmlichen Antrieben bot Mercedes zudem eine Erdgas- und eine reine E-Variante an. Die stärkeren Modelle wurden serienmäßig mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, für weitere Versionen war es optional. Der Allradantrieb blieb den leistungsfähigeren Varianten vorbehalten.

Die Sicherheitsstandards entsprechen dem hohen Niveau von Mercedes. Die Bremsen funktionieren selbst nach Jahren zuverlässig, und der serienmäßige Kollisionswarner nutzt Radartechnik, um vor Auffahrunfällen zu warnen. Das Angebot an Assistenzsystemen war umfassend, doch viele Funktionen waren nur

gegen Aufpreis erhältlich. Beim Kauf eines Fahrzeugs mit Abstandsregeltempomat sollte dessen Funktionsweise überprüft werden, da eine zu empfindliche Reaktion durch ein Software-Update optimiert werden kann. Im Jahr der dezenten Modellpflege 2014 wurden Sicherheitsgurte mit unzureichendem Drehmoment verschraubt, was durch eine Rückrufaktion korrigiert wurde.

Das Angebot auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist noch immer recht groß. Technische Schwächen sind kaum vorhanden, sodass der Kauf dieses meist aus recht pfleglichem Vorbesitz angebotenen Kompakt-Vans mit geringem Risiko verbunden ist. Während die Konkurrenz immer weiter ausstirbt, gibt es die Nachfolge-B-Klasse W 247 derzeit noch neu zu kaufen.

Thomas Gerhardt

Die B-Klasse ist auch heute noch auf aktuellem Stand, moderner Fahrassistenten und adaptivem LED-Licht (optional) sei Dank



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon die Varianten 180 und 180 d genügen, wobei die 200er souveräner wirken. Dieselmotoren bis 109 PS entstammen ab 2013 der Partnerschaft mit Renault. Das Erdgasmodell ist für Vielfahrer eine interessante, aber seltene Alternative zu den Dieselmotoren.

	B 180	B 200	B 200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1595	1595	2143
Leistung	90 (122)	115 (156)	100 (136)
bei 1/min	bei 5000	bei 5300	bei 3200
max. Drehm.	200 bei 1250	250 bei 1250	300 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	1395/565	1395/565	1485/540
Länge x Breite	4359 x 1786	4359 x 1786	4393 x 1786
x Höhe	x 1557	x 1557	x 1557
Gepäckraum	VDA 488–1547	488–1547	488–1547
Höchstgeschw.	190	220	210

Welches Modelljahr?

Ende 2014 erhielt die B-Klasse ein Facelift, das optisch wenig Änderungen brachte. Besonders für Dieselfahrer sind Modelle ab diesem Baujahr interessant, da seitdem alle Motoren die Euro-6-Abgasnorm erfüllen. Ab 2015 sorgten optionale Adaptivdämpfer für verbesserten Komfort und mehr Agilität. Auch der Allradantrieb sowie die Erdgas- und vollelektrische Variante wurden erst in den folgenden Jahren eingeführt. Aufgrund der geringen Mangelhäufigkeit selbst bei hoher Laufleistung gibt es kaum Gründe, frühere Modelle zu meiden.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Zur B-Klasse passen am besten Ausstattungen, die das Fahren erleichtern. Also Automatik, etwas Fahrassistentz, aber auch das gut bedienbare Command-Nav. Die ohnehin starke Variabilität lässt sich mit dem optionalen Easy-Vario-Plus-Paket mit verschiebbarer Rücksitzbank und der flach umlegbaren Beifahrersitzlehne nochmal deutlich steigern. Dynamische Optik-Extras werden preislich etwas weniger honoriert als sonst bei Mercedes üblich.

Was kostet er?

Ein echter Spar-Geheimtipp, wenn's was mit Stern sein soll. So viel Auto ab rund 7000 Euro für gepflegte Exemplare unter 150.000 Kilometern gibt es sonst selten. Noch viel billiger sind verbrauchte Ex-Taxen. Der Bereich der Starken und Schönen beginnt bei etwa 9000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	180	200	200 d	im Jahr	180	200	200 d
2023	–	–	–	Steuer	100,–	102,–	237,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	632,–	590,–	634,–
2021	–	–	–	Teilkasko	255,–	287,–	330,–
2020	–	–	–	Vollkasko	692,–	756,–	813,–
2019	17 699,–	18 526,–	18 183,–	Wartung	345,–	367,–	389,–
2018	15 983,–	17 271,–	17 172,–	l/100 km	5,6 S	5,7 S	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die B-Klasse zeigt wenig Schwächen. Gebrauchtwagenkäufer sollten auf Vibrationen im Lenkrad bei Geradeausfahrt und Radlagergeräusche achten.

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

B 180 CDI: Vergleichstest 25/11; B 200 CDI: Test 24/11, Vergleichstest 26/14; B 200: Vergleichstest 4/12; B-Klasse Electric Drive: Vergleichstest 12/15; B 250: Vergleichstest 25/15.

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



Die Verarbeitung gibt wenig Anlass zur Klage; hochwertig eingerichtetes Interieur und übersichtliches Cockpit



Die Auswahl an kräftigen und kultivierten Motoren ist groß, genau wie der sehr flexible Gepäckraum, der je nach Bedarf 501 bis 1547 Liter fasst



Checkpunkte:

- Steuerkette (M 270)
- Wartungshistorie
- Bremsenverschleiß
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Verriegelung Rücksitzlehne (Baujahr 2012)
- Sicherung Motorraum (Baujahr 2016)
- Steuergerät Lenksäule (bis Baujahr 2017)
- Fahrerairbag (Baujahr 2018)
- DKG: Brandgefahr
- Verschraubung Bremsattel

MERCEDES V-KLASSE

DER BESSERE VW-BUS? 2014 ist es Mercedes gelungen, einen großen Van auf die Räder zu stellen, der dem Spitzenreiter VW T5/T6 mindestens ebenbürtig ist.



Edles PKW-Cockpit mit frei stehendem Bildschirm. Die hinteren Sitze sind variabel aber schwer zu manövrieren.

Checkpunkte:

- **Pfleglicher Vorbesitz, insbesondere bei Diesel ab 2020**
- **Erledigung evtl. Rückrufe**
- **Zustand Bremsanlage**

Rückrufe:

- **Insgesamt mehr als 20 Rückrufe listet das KBA für die Baureihe 447. Oft sind jedoch nur kleine Stückzahlen betroffen. Dennoch vor einem Kauf stets prüfen!**

Zum 1996 vorgestellten Vito stellte Mercedes erstmals eine PKW-Variante seines kleineren Transporters, die V-Klasse. Die im spanischen Werk Vitoria (daher der Name Vito) produzierte Qualität ließ lange zu wünschen übrig. 2003 folgte der Nachfolger unter dem Namen Viano – in drei Längen, mit Hinterrad- oder Allradantrieb sowie spürbar verbessertem Komfort und höherer Qualität. Erst im Mai 2014 wurde der Viano von der dritten Generation abgelöst, die erneut als Vito und V-Klasse angeboten wurde. Die günstigste Ausstattungslinie „Rise“ fungiert als eine Art Hybrid mit schlichtem Cockpit.

Der Komforttransporter überzeugt vor allem durch seine Größe: Schon die kompakte 4,90-Meter-Version bietet Platz für bis zu acht Passagiere und 610 Liter Stauraum. Die mittlere misst 5,14 Meter, während die extralange Variante bei entnommenen Rücksitzen beeindruckende 4630 Liter Ladung fasst. Praktisches Extra: Die separat zu öffnende Heckscheibe.

Trotz der stattlichen Abmessungen ist die V-Klasse des Typs 447 dank hoher Sitzposition und Extras wie Rückfahrkamera und Parksensoren erstaunlich leicht zu manövrieren. Die meisten Modelle sind mit Automatik ausgestattet und werden von Vierzylinder-Dieseln mit 136 bis 239 PS angetrieben. Seit 2020 ergänzt zudem die elektrische Variante EQV 300 die Modellpalette. 2019 erfolgte das erste kleine Facelift mit Umstellung auf die neue Dieselmotorgeneration, 2023 dann eine noch umfangreichere Modellpflege mit stark aufgefrischter Optik.

Im Dauertest erreichte die 190-PS-Version einen Verbrauchsschnitt von 9,9 Litern und kam mit den knapp drei Tonnen Gesamtgewicht gut zurecht, während der 136-PS-Basisdiesel mit der schweren Karosserie zu kämpfen hat. Über die gesamte 100.000-Kilometer-Distanz traten lediglich Probleme mit der elektrischen Parkbremse und quietschenden, verschleißanfälligen Bremscheiben sowie -belägen auf, woran das hohe Gewicht natürlich großen Anteil hat. Insgesamt empfiehlt sich die vielseitige Großraumlimousine als stilvoller Familienbus für gehobene Ansprüche.

Andreas Jüngling

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der Vierzylinder-Diesel erfüllt ab 2015 in allen Varianten Euro 6, andere Verbrenner gab's in Europa nicht. Die Basis genügt, aber souveräner wird's mit mehr Leistung. Der zum Facelift eingeführte OM654 reagiert empfindlich auf schlechte Behandlung und mangelnde Wartung.

	V 200 d	V 220 d	V 250 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	2143	2143	2143
Leistung	100 (136) bei 1/min	120 (163) bei 3800	150 (204) bei 3800
max. Drehm.	330 Nm bei 1400	380 Nm bei 1400	480 Nm bei 1400
Leergewicht/Zuladung	2080/720	2080/720	2120/680
Länge x Breite x Höhe	4895 x 1928 x 1880	4895 x 1928 x 1880	4895 x 1928 x 1880
Gepäckraum	I/VDA	610–4630	610–4630
Höchstgeschw.	183	193	206

Welches Modelljahr?

Neben den Varianten mit Hinterradantrieb kam 2015 der 4Matic-Allradantrieb dazu. Seit der Modellpflege für das 2020er-Modelljahr ersetzt der Zweiliter-Diesel (OM654) den 2,1-Liter OM651 und eine Neungangautomatik die frühere Siebengang-Version. 2023 kam deutlich mehr Modernität dank eines stark überarbeiteten Cockpits.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die längeren Radstände sind noch praktischer. Außerdem ist das Leben mit Rückfahrkamera und LED-Scheinwerfern schlicht angenehmer. Die meisten V-Klassen sind ohnehin gut ausgestattet. Automatik ist ein Muss.

Was kostet er?

Bis hier war die Rivalität zum VW-Bus eine Glaubensfrage. Im Preiskapitel ist tatsächlich fast immer der Mercedes minimal günstiger. Die Auswahl ist gigantisch – über 5000 Stück. Unter der 30.000 Euro-Marke bleiben gepflegte Exemplare jedoch nur mit über 150.000 Kilometern. Ab 40.000 Euro gibt es geringere Laufleistungen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	V 200 d	V 220 d	V 250 d	im Jahr	V 200 d	V 220 d	V 250 d
2020	23.445,-	24.264,-	26.645,-	Steuer	361,-	337,-	335,-
2019	22.563,-	23.133,-	25.126,-	Haftpflicht	886,-	882,-	863,-
2018	21.461,-	22.415,-	24.096,-	Teilkasko	589,-	622,-	650,-
2017	19.770,-	20.594,-	22.160,-	Vollkasko	1097,-	1123,-	1141,-
2016	18.294,-	19.062,-	20.019,-	Wartung	423,-	457,-	497,-
2015	15.883,-	16.550,-	17.373,-	I/100 km	6,5 D	6,1 D	6,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Luxus-Feeling im Bus-Segment. Die Sitze sind ausgesprochen komfortabel – allerdings spürt man beim Verschleiben und Ausbauen auch deutlich ihr Gewicht. Beim Kauf auf einwandfreie Funktion der Schiebetüren achten.

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

V 250 Bluetec: Vergleichstest 13/14, V 220 d: Vergleichstest 17/15; V 250 d: Dauertest-Abschlussbericht 24/17.

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

OPEL ZAFIRA (TOURER)

AM KONZEPT LAG ES NICHT, dass die von 2011 bis 2019 gebaute dritte Zafira-Generation die letzte war. Gebrauchtkäufer erfreut er mit einer guten Langzeitqualität.



Kurzstreckentaugliche Klappsitze in Reihe drei gab's als Extra. Auch im Fünfsitzer ist die XXL-Ladehalle höchst variabel

Der Zafira C fiel dem SUV-Boom und der Übernahme Opels durch PSA im Jahr 2017 zum Opfer. Die sinkende Nachfrage nach Kompaktvans und der Verlust des clever nutzbaren GM-Baukastens, auf den auch Modelle wie Astra, Mokka und Meriva zurückgriffen, erschwerten die Entwicklung eines direkten Nachfolgers und machten sie wirtschaftlich unrentabel. So mutierte das einst handliche Familienauto mit seiner genialen Raumausnutzung und dem von Porsche erdachten Sitzkonzept zu einem schlichten Kastenwagen im VW-Bus-Format, bei dem nur der Name blieb.

Dabei gehörte der Tourer (seit dem Facelift 2016 schlicht „Zafira“ genannt) zu den besten Vans seiner Klasse – mit angenehmem Fahrverhalten, großzügigem Platzangebot und hochwertigen Extras. Die Motoren sind größtenteils langlebig. So absolvierte der kräftige 195-PS-Diesel mit 400 Nm unseren 100000-km-Dauertest ohne jegliche Probleme.

Allerdings waren die Zweiliter-Selbstzünder vom Typ A20DTH bis Mitte 2013 gelegentlich von einer allmählich ausfallenden Ölpumpe betroffen. Sobald beim Kaltstart Klappergeräusche auftreten oder eine Öldruck-Warnmeldung erscheint, wird ein teurer Werkstattbesuch unvermeidlich.

Deutlich unproblematischer sind die Benziner, wobei der 1.4 Turbo mit seinem geringeren Verbrauch gegenüber den stärkeren 1.6-Motoren punktet. Allerdings kämpfen alle Varianten ein wenig mit dem Gewicht von 1,7 Tonnen, was nicht nur den Verbrauch beeinflusst, sondern auch zu erhöhtem Bremsverschleiß führt und die Fahrwerksteile – insbesondere an der Vorderachse – stark beansprucht.

Rost ist kein Thema, da die Karosserie gut geschützt ist. Überlegen Sie sich, ob bei der gebotenen Flexibilität der einklappbare Flexfix-Fahrradträger wirklich nötig ist. Der wird mit der Zeit fast immer schwergängig, wenn Schmutz und Salz die Mechanik beeinträchtigen. Auch Klappergeräusche und wackelnde Vordersitze gibt es öfter, doch insgesamt fällt der Zafira mit zunehmendem Alter durch gute Qualität auf.

Andreas Jüngling

Checkpunkte:

- **Ölpumpe (Diesel bis 2013)**
- **Verschlossene Fahrwerksteile**
- **Pflegezustand Innenraum**
- **Bremsverschleiß**
- **Funktion des Fahrradträgers (aufpreispflichtiges Extra)**

Rückrufe:

- **Beifahrerairbag (Baujahre 2011-2012)**
- **Dachreling (Bj. 2011-2019)**
- **Diesel-Software (Baujahre 2012-2016)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die soliden 1,4-Liter-Turbobenziner mit 120 oder 140 PS sind keine Sparwunder, aber besser als die 1.6er. Eine leichte Neigung zur Ölundichtigkeit haben beide. Da sieht's bei den Dieseln schon ökonomischer aus. Der späte 1,6-Liter-Diesel ist solide, sparsam und flott genug.

	1.4 T	1.4 T	1.6 CDTI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1364	1364	1598
Leistung	88 (120)	103 (140)	99 (134)
	bei 4200	bei 4900	bei 3500
max. Drehm.	200 bei 1850	220 bei 1850	320 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1628/657	1628/657	1701/679
Länge x Breite	4656 x 1928	4656 x 1928	4656 x 1928
x Höhe	x 1685	x 1685	x 1685
Gepäckraum	I/VDA 710–1860	710–1860	710–1860
Höchstgeschw.	190	200	193

Welches Modelljahr?

Mit oder ohne Säbelzahn-Front: Das große Facelift im Juni 2016 glättete den Look. Im Juni 2013 kam der besonders empfehlenswerte 1,6-Liter-Diesel, und zwar als erster im Programm mit Euro 6. Der Zweiliter-Diesel erfüllt in seinen Leistungsvarianten ab Januar 2015 die Euro 6, der 1,4-Liter-Benziner ab Herbst 2014.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die wirklich notwendigen Dinge, wie Radio, Klima und die drei flexiblen Rücksitze sind Bestandteil der Serie. Echten Mehrwert bieten besonders die Innovation-Modelle. AGR-Sitze, tolles Xenonlicht (später LED mit Matrixfunktion) oder gar Leder erfreuen selbst Feingeister.

Was kostet er?

Der noch lang abverkaufte Vorgänger Zafira B verwässert die Online-Suchergebnisse, zumal unterhalb von 150 000 Kilometern ohnehin nur rund 300 Exemplare zu finden sind (immer auch nach „Zafira Tourer“ suchen). Gute fangen bei 7500 Euro an, schöne ab 10 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.4 T ²⁾	1.4 T ³⁾	1.6 CDTI	im Jahr	1.4 T ²⁾	1.4 T ³⁾	1.6 CDTI
2023	–	–	–	Steuer	150,–	150,–	200,–
2022	–	–	–	Haftpflicht	688,–	686,–	701,–
2021	–	–	–	Teilkasko	237,–	234,–	279,–
2020	–	–	–	Vollkasko	720,–	726,–	787,–
2019	–	–	13 990,–	Wartung	296,–	312,–	331,–
2018	12 621,–	13 454,–	12 462,–	I/100 km	6,8 S	6,8 S	4,5 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾120 PS; ³⁾140 PS

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Zafira Tourer, 2019 eingestellt, bietet flexible Mobilität, gerade für Familien. Prüfen Sie vor dem Kauf, ob das Software-Update in Sachen Schadstoffausstoß umgesetzt wurde.

Dominik Ketel

Tests in diesen Ausgaben

Zafira 1.4 T: Vergleichstest 19/15; 1.6 CDTI: VT 12/15 und 25/13; 1.6 DI T: VT 11/15; 2.0 CDTI BiTurbo: Dauertest-Abschlussbericht 8/16; Opel Zafira allgemein: Gebrauchtkaufberatung 25/22.

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

RENAULT KANGOO

DIE DRITTE GENERATION des Hochdachkombis basiert auf der modernen CMF-Plattform und hat im Vergleich zum Vorgänger qualitativ deutlich dazugewonnen.

Familienfreundliche Hochdachkombis haben bei den französischen Autobauern eine lange Tradition. So ist der Kangoo von Renault bereits seit 1997 ein beliebter Vertreter dieser Klasse, 2021 startete die dritte Generation des Bestsellers auf der modernen CMF-Architektur, die auch von den Pkw-Modellen der Renault-Nissan-Allianz genutzt wird. Allein durch die zeitgemäße Plattform, die sich bei Clio, Mégane und Co. bewährt hat, dürfte die konstruktive Qualität deutlich hinzugewonnen haben – basierte der Vorgänger doch noch auf einer betagten Fahrzeug-Basis aus den 2000er-Jahren.

Den Kangoo Nummer drei gibt es in zwei Längen: Die Standardversion misst 4,49 Meter, während sich der Grand Kangoo auf 4,91 Meter streckt. Letztere Version ist erst seit Frühjahr 2024 auf dem Markt und spielt bei den Gebrauchten daher noch keine Rolle. Mittels

Badge Engineering gibt es den Kangoo seit 2022 auch von Nissan als Townstar, die Mercedes T-Klasse ist ebenfalls eng verwandt.

In den Kofferraum der Pkw-Version in Normallänge passen 519 Liter – ein guter, aber nicht herausragender Wert. Bei umgeklappter Rückbank verstaut der Hochdachkombi dann über zwei Kubikmeter Gepäck und ist für Transportaufgaben aller Art gut gerüstet. Das Cockpit wirkt wohnlich, ist übersichtlich gestaltet und übernimmt einige Bedienelemente sowie das Lenkrad aus Clio und Captur. Auch die bequemen Vordersitze finden Gefallen. Lediglich der kleine Touchscreen in der Mitte wirkt etwas antiquiert – für ein Auto, das erst 2021 auf den Markt kam. Anders als beim Citroën Berlingo und den Derivaten von Opel, Peugeot und Co. gibt es die kurze Ausführung des Kangoo nicht mit sieben Sitzplätzen, diese bietet nur die längere Grand-Version.

Angetrieben wird der Kangoo von aufgeladenen Diesel- und Benzinmotoren oder batterieelektrisch in der E-Tech-Variante. Der 1,5-Liter-Selbstzünder leistet 95 oder 115 PS, der 1,3-Liter-Benziner ist mit 100 oder 130 PS erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es für die stärkeren Antriebe seit Frühjahr 2022 ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe – allerdings nur in Kombination mit der aufpreispflichtigen „Techno“-Ausstattung.

Mitte 2022 folgte der Stromer-Ableger E-Tech Electric mit 122 PS und 45-kWh-Batterie. Im WLTP-Zyklus schafft der elektrische Kangoo 285 Kilometer, unter Alltagsbedingungen ist wohl eher von 200 bis 240 Kilometern auszugehen – für die Kurzstrecke ausreichend, für den Familienurlaub zu wenig. Gut: Bislang offenbart die dritte Generation des praktischen Familienfreundes noch keine Mängelschwerpunkte.

Sascha Wölfel

Der Kangoo III hat das rundlich-verspielt wirkende Design der Vorgänger abgelegt und schaut mit strengerem Blick in die Welt





Übersichtliches Cockpit mit kleinem Touchscreen-Infotainment. Schalthebel-Position in angenehmer Höhe



Dank niedriger Ladekante und seitlichen Schiebetüren gelingen sowohl Beladung als auch Einstieg spielerisch



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bei den Verbrennern verdienen die Top-Versionen eine Empfehlung. Sowohl der 130-PS-Benziner als auch der 115 PS starke Diesel treiben den Kangoo ausreichend flott und zudem recht sparsam an. Wegen überschaubarer Akkukapazität ist der E-Tech nur bedingt reisetauglich.

	TCe 130	dCi 115	E-Tech
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Elektromotor/-
Hubraum	1333	1461	/-
Leistung	96 (130)	85 (115)	90 (122)
	bei 1/min	bei 6000	bei 3750
max. Drehm.	240 bei 1500	270 bei 1750	244
Leergewicht/Zuladung	1489/582	1635/459	1870/500
Länge x Breite	4486 x 1860	4486 x 1860	4486 x 1919
x Höhe	x 1808	x 1808	x 1838
Gepäckraum	I/VDA	601-2500	542-1969
Höchstgeschw.	183	183	132

Welches Modelljahr?

Die dritte Generation des Kangoo ist erst seit Frühjahr 2021 auf dem Markt, bisher gab es weder ein Facelift noch andere tiefere Veränderungen. Alle Antriebe erfüllen mindestens die Euro-6d-Abgasnorm. Somit können bei der Gebrauchtwagensuche alle Modelljahre des Franzosen in den Blick genommen werden.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Typisch für die von Nutzfahrzeugen abgeleiteten Hochdachkombis ist normalerweise die karge Basisausstattung, die oft mehr an ein Handwerkermobil als an ein Familienauto erinnert. Anders beim Kangoo: Bereits die Basis „Equilibre“ kam schon in den frühen Modelljahren mit manueller Klimaanlage, Einparkhilfe, Licht- und Regensensor, Voll-LED-Scheinwerfern, Tempomat sowie DAB-Radio daher. Die „Techno“-Version ergänzt(e) den serienmäßigen Ausstattungsumfang um Merkmale wie Klimaautomatik, Leichtmetallfelgen und ein Touchscreen-Infotainment. Im Laufe der Bauzeit wurden die Linien teils aufgewertet. Im ersten Modelljahr 2021 hießen die Basis „Edition One“ und die höhere Ausführung „Intens“, der Umfang war bis auf wenige Details aber identisch.

Was kostet er?

Ein seltener Diesel-Kangoo unter 50 000 Kilometern mit 115-PS-Motor ist ab rund 25 000 Euro zu haben. Den deutlich häufiger vertretenen TCe 130 gibt es mit solchen Laufleistungen bereits ab 20 000 Euro. Der erst Mitte 2022 gestartete E-Tech ist gebraucht kaum zu finden.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	TCe 130	dCi 115	E-Tech	im Jahr	TCe 130	dCi 115	E-Tech
2023	21 635,-	24 566,-	27 277,-	Steuer	164,-	241,-	0,-
2022	19 676,-	21 514,-	24 057,-	Haftpflicht	555,-	599,-	585,-
2021	18 913,-	18 500,-	-	Teilkasko	286,-	355,-	334,-
2020	-	-	-	Vollkasko	714,-	838,-	1109,-
2019	-	-	-	Wartung	252,-	289,-	210,-
2018	-	-	-	I/100 km	6,9 S	5,4 D	20,2 ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾KWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Pflegezustand (insbesondere bei gewerblicher Nutzung im Vorbesitz)
- Steuerkettendeckel dicht?
- Spurstangen
- Ruckelt das EDC-Doppelkupplungsgetriebe?
- Funktion Infotainment/Elektrik/Assistenzsysteme

Rückrufe:

- Fehlerhaftes Sitzgestell des Beifahrersitzes

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte Kangoo-Generation hat bei Motoren mit Steuerkette häufiger Probleme mit der Dichtigkeit des Steuerkettendeckels. Wenn das Fahrzeug auch auf schlechten Straßen eingesetzt wurde, sieht man das meistens an den Spurstangen an - hier lohnt sich ein genauer Blick.

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

Kangoo TCe 100: Test: 22/21; Kangoo TCe 130: Vergleichstest 4/22, 2/23. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW CADDY

VON 2003 BIS 2020 lief die dritte Generation des Hochdachkombis vom Band. Das im Sommer 2015 gestartete zweite Facelift ist auch heute noch ein Gebrauchttipp.

Jede Menge Raum, Schiebetüren hinten und eine große Vielfalt an Varianten: Bei der dritten Generation des Caddy übertrug VW vor 20 Jahren das Konzept des Multivan in eine handlichere und günstigere Dimension. Und landete einen Treffer: Der Hochdachkombi überstand zwei Facelifts und lief 16 Jahre lang, bis 2020.

Der Caddy ist ein Produkt der Transporter-Sparte von VW; nicht nur als Handwerker-Kastenwagen, sondern auch in der Pkw-Version ist er hemdsärmeliger gemacht als sein Plattform-Bruder Touran I. Mit seiner blattgefederten Starrachse im Heck federt er straffer, ohne sportlich zu wirken. Bei Komfort und Flexibilität der Möblierung bleibt er ebenfalls zurück, die schwere hintere Dreierbank (Extra) lässt sich nur klappen und ausbauen, aber

nicht verschieben. Wer mit der 3020-Liter-Ladehalle nicht auskommt oder einen Sieben-sitzer sucht, kann zur 47 cm längeren Maxi-Version greifen. Interessante Varianten sind auch der Alltrack (ab 2016) im Offroad-Look sowie der Camper mit praktischen Einbauten.

Beim Gebrauchtkauf sollte man nach gepflegten Modellen Ausschau halten, aber nicht aus den ersten sechs Jahren. Denn vor der Überarbeitung von 2010 lieferte VW viele Autos noch ohne ESP aus, und die Diesel – raue Zweiventiler mit Pumpe-Düse-Einpritzung – besaßen noch keinen Partikelfilter. Beim kleinen TSI-Benziner gab es immer wieder Ärger mit den Steuerketten.

Wir raten auf jeden Fall zu Modellen nach dem Facelift 2015; es war so umfangreich, dass VW bei den neuen Modellen von der

vierten Generation sprach. Die Niedersachsen stellten die Motoren auf Euro 6 um; der Abgas-Schummeldiesel EA 189, der 2010 Einzug gehalten hatte, flog zugunsten des neuen EA 288 wieder aus dem Programm. Und nicht zuletzt wurde neben der Aktualisierung der Sicherheitsausstattung auch das Exterieur-design und der Innenraum aufgefrischt.

Am beliebtesten als Gebrauchter ist der 2.0 TDI mit bis zu 150 PS, den es ebenfalls mit DSG-Getriebe und Allradantrieb gab. Bei den Benzinern raten wir zum 1.4 TSI (bis 131 PS). Wurde der Caddy intensiv genutzt, ist mit einem erhöhten Verschleiß von Bremsen und Federn zu rechnen. Beim Kauf zudem auf weiche und schnelle Schaltvorgänge des DSG-Getriebes und auf sauberen Lauf der Schiebetüren achten!
P. Körner / ko

Gutmütiges Nutztier: Caddy der vierten Generation, hier als Highline. Oben: Caddy Maxi, 4,88 Meter, 4130 Liter Stauraum





Funktionell und solide: das Caddy-Cockpit. Gute Sitze und großes Platzangebot, aber mäßige Rundumsicht



Über die Jahre entwickelte sich eine breite Motorenpalette. DSG-Getriebe waren meist optional erhältlich



Checkpunkte:

- Verschleiß Federn/Dämpfer
- Verschleiß Bremsen
- Funktion Schiebetüren
- Beleuchtung

Rückrufe (ab Facelift 2015):

- Fehlerhaftes Fahrerairbagmodul
- Vordere Kopfstützen locker
- Beeinträchtigung der Airbagfunktion durch fehlerhaft verbaute Sitzpolster

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1.4 TSI läuft kultiviert und ist kräftiger als der Einliter-Turbobenziner. Stämmig und sparsam arbeiten die 2.0 TDI in fast allen Leistungsstufen, seit Sommer 2015 Euro-6-konform. Die manuellen Getriebe funktionieren problemlos, die Doppelkupplungsgetriebe nicht immer.

	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1395	1968
Leistung	92 (125)	81 (110)	110 (150)
bei 1/min	bei 5000	bei 4800	bei 3500
max. Drehm.	220 bei 1500	200 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1387/793	1541/634	1477/778
Länge x Breite x Höhe	4408 x 1793 x 1822	4408 x 1793 x 1822	4408 x 1793 x 1822
Gepäckraum	1/VD4	750-3020	750-3020
Höchstgeschw.	185	174	194

Welches Modelljahr?

Erst die gelifteten Modelle ab Herbst 2010 mit serienmäßigem ESP, kultivierteren TDI-Motoren und neuem VW-Gesicht sind aus heutiger Sicht halbwegs zeitgemäß. Unsere eindeutige Empfehlung verdienen aber jene Autos, die nach dem großen Facelift Mitte 2015 entstanden sind - mit Euro-6-Einstufung sowie modernen Infotainment- und Assistenzsystemen. Nicht verwirren lassen: VW benennt sie bereits als vierte Generation des Caddy.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Versionen Startline, Conceptline und Trendline sind ziemlich mager ausgestattet. Comfortline-Caddys hingegen fahren mit einigen Assistenzsystemen, Klimaanlage und Leichtmetallrädern vor. Darüber hinaus sollte man auf Parksensoren, Bi-Xenon-Scheinwerfer und Sitzheizung achten. Über die Jahre gab es viele Sondermodelle. Für Camper interessant: Trampler und Beach.

Was kostet er?

Ein Facelift-Caddy aus dem Bauzeitraum ab Mitte 2015 ist als 2.0 TDI mit 102 PS, einfacher Ausstattung und maximal 100 000 Kilometern ab etwa 15 000 Euro zu haben. Comfortline-Modelle mit 150-PS-Diesel werden mit ähnlicher Laufleistung ab 20 000 Euro gehandelt, gehobene Ausstattungslinien liegen preislich noch ein gutes Stück darüber. Benzinler ab 2015 mit höchstens 60 000 Kilometern auf der Uhr gibt es als 1.0 TSI (102 PS) ab 16 000 und als 1.4 TSI (125, später 131 PS) ab rund 20 000 Euro. Tipp: Der seltene CNG-Caddy (1.4 TGI) ist deutlich günstiger als vergleichbare Diesel und Benzinler.

Fahrzeugpreise in Euro^D

Jahr	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI
2023	-	-	-
2022	-	-	-
2021	-	-	-
2020	-	16 108,-	25 882,-
2019	-	14 571,-	23 651,-
2018	16 772,-	13 040,-	22 330,-

Quelle: DAT; ¹Händlerverkaufspreise ²/kg

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI
Steuer	104,-	74,-	258,-
Haftpflicht	556,-	659,-	574,-
Teilkasko	320,-	292,-	457,-
Vollkasko	730,-	603,-	869,-
Wartung	249,-	274,-	327,-
/100 km	5,8 S	4,3 CNG ²	4,9 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Auch der Caddy hat in der Zweiliter-TDI-Version nach Software-Update öfter Probleme bei der Abgasrückführung. Die dritte Bremsleuchte sollte vor dem Kauf ebenfalls gecheckt werden - hier gibt es es ab und an Bruchschäden. *Sebastian Kopp*

Tests in diesen Ausgaben

Caddy 1.4 TSI BMT: Fahrbericht 12/15; Caddy 2.0 TDI DSG: Test 19/15; Caddy 2.0 TDI: Kaufberatung 12/16; Caddy 1.0 TSI: Vergleich: 16/19. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW TOURAN

BESONDERS FAMILIEN schätzen den Kompaktvan. In der zweiten Generation ist er immens praktisch, sehr geräumig und von sehr anständiger Qualität.

Wenn das Sterbeglöcklein läutet, muss das noch nicht den Tod bedeuten. Zehn Jahre ist der Touran schon am Markt, mehrfach wurde sein Ableben angekündigt, weil die Konkurrenz der modischen SUV so übermächtig erschien. Aber noch immer behauptet sich der Kompaktvan im Programm von VW.

Der Touran der zweiten Generation, auf dem Modularen Querbaukasten des Konzerns basierend, setzte sich beim Marktstart sofort an die Spitze seines schon damals kriselnden Segments. Kein Wunder, denn er ist ein Schweizer Taschenmesser auf Rädern. Sein aufrechtes Design ermöglicht auf gut 4,50 Meter Außenlänge ein großzügiges Platzangebot, längsverschieb- und klappbare Sitze in der zweiten Reihe erhöhen die Flexibilität.

Der Gepäckraum fasst bis zu 1980 Liter, optional kommen noch zwei Klappsitze im Heck unter. Ablagen existieren in Hülle und Fülle, lediglich mit den Schiebetüren des Sharan kann der kleinere VW-Van nicht dienen.

Wohl aber mit einem breiten Angebot an Motoren, die durchweg die Euro-6-Norm in den Stufen von 6b bis 6e einhalten. Die Basistriebwerke 1.0 TSI, 1.2 TSI und 1.6 TDI sind mit ihren 110 bis 115 PS etwas schwach auf der Brust. Ideal passen der 1.4 TSI/1.5 TSI und der 2.0 TDI (je 150 PS). Der 1.8 TSI (180 PS) und der Diesel in der 190-PS-Version vermitteln schon einen Hauch von Antriebsluxus.

Für fast alle Motorisierungen steht ein Doppelkupplungsgetriebe zur Wahl. Hohe Laufleistungen und häufiger Anhängerbetrieb können Spuren in der Schaltarbeit hinterlas-

sen, vor allem beim DQ 200 mit den trocken laufenden Kupplungen, das bei den kleineren Motoren die Momente sortiert.

Das Fahrwerk ist auch ohne die optionalen Adaptivdämpfer komfortabel, und die Lenkung liefert viel Rückmeldung. Die Bremscheiben jedoch verschleifen recht schnell, wenn der Kompaktvan häufig voll beladen unterwegs ist.

Ein Facelift gab es nie, aber der Touran erhielt im Laufe seines Lebens zahlreiche Updates. Seine Material- und Verarbeitungsqualität ist hochwertig, ganz im Gegensatz zum problematischen Vorgänger. Die steife Karosserie wirkt solide und bleibt fast frei von Rost. Als Neuwagen werden wir den Touran nicht mehr lang sehen—als Gebrauchten jedoch noch geraume Zeit. *Michael von Maydell/ko*

Sieht aus wie eine silbergraue Maus, ist aber ein Familienheld: Der Touran ist eines der cleversten und flexibelsten Autos überhaupt



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner und Diesel mit 150 PS passen perfekt. Die TDI gelten in Sachen Abgas als unproblematisch. Achten Sie trotzdem auf defekte AGR-Ventile - vor allem bei hohem Stadtverkehr-Anteil und bei Autos, die das freiwillige Software-Update erhalten haben.

	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1498	1968
Leistung	81 (110)	110 (150)	110 (150)
bei 1/min	bei 4600	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	175 bei 1400	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1436/699	1500/600	1552/628
Länge x Breite	4527 x 1829	4527 x 1829	4527 x 1829
x Höhe	x 1628	x 1628	x 1674
Gepäckraum	I/VDA 834-1980	834-1980	834-1980
Höchstgeschw.	189	209	208

Welches Modelljahr?

Für Sparfüchse war schon 2016 ein gutes Jahr, damals zog der 1.6 TDI mit 115 PS in die Palette ein. Am attraktivsten war der Touran jedoch in den Modelljahren 2019 bis 2021. Im Spätsommer 2018 kamen nämlich neue Motoren wie der 1.5 TSI mit Partikelfilter. Im September 2020 begann VW dann, zuerst das Infotainment und danach die Bedienung zu verschlimmbessern. Schritt eins war eine neue, wackelig laufende Multimedia-Einheit, Schritt zwei Klima-Touchslider sowie ein digitales Cockpit in Serie. Positiv jedoch das vielseitige Assistenzsystem Travel Assist, das im September 2022 ins Programm einzog.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Fast zwei Drittel aller Touran werden in der mittleren Linie Comfortline angeboten und haben damit schon mehr als das Nötigste an Bord. LED-Scheinwerfer, Navi und hochentwickelte Assistenzsysteme kosten noch extra. Achtung, das Doppelkupplungsgetriebe belastet wegen der vorgeschriebenen Ölwechselintervalle das Budget für den Unterhalt!

Was kostet er?

Billig ist ein gebrauchter Touran nicht. Der 1.6 TDI wird mit weniger als 80 000 km Laufleistung ab 20 000 Euro angeboten. 1.5 TSI unter 50 000 km kosten ab 23 500 Euro, die gleichstarken 2.0 TDI werden etwa 3 000 Euro teurer gehandelt. Benziner sind etwas häufiger zu finden als Diesel. Ein großes Online-Portal führt insgesamt fast 5 000 Autos - ein reichliches Angebot.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2023	-	28 025,-	30 808,-	Steuer	132,-	156,-	236,-
2022	-	24 812,-	27 507,-	Haftpflicht	569,-	504,-	526,-
2021	-	23 062,-	25 068,-	Teilkasko	223,-	327,-	499,-
2020	-	20 686,-	22 782,-	Vollkasko	711,-	706,-	877,-
2019	-	19 213,-	21 056,-	Wartung	292,-	335,-	351,-
2018	17 050,-	17 926,-	19 784,-	I/100 km	6,4 S	5,7 S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim Kompaktvan der zweiten Generation sind die Lagerböcke an den Querlenkern vorne einen genaueren Blick wert. Der Zweiliter-TDI macht wie in anderen VW-Modellen nach einem Software-Update öfter Ärger mit der Abgasrückrückführung. *Dirk Krummel*

Tests in diesen Ausgaben

Touran 1.4 TSI: Vergleichstest 19/15; Touran 1.5 TSI: Vergleichstest 16/19; Touran 2.0 TDI: Vergleichstest 26/15, 25/16, 25/17.

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



Aus den guten alten VW-Zeiten: Das Interieur wirkt hochwertig, die Bedienung gibt keinerlei Rätsel auf



Alle Benziner und Diesel sind Turbomotoren. Umgeklappt ergeben die hinteren Einzelsitze eine ebene Ladefläche



Checkpunkte:

- **Diesele: Ansaugtrakt sauber?**
- **Schaltarbeit DSG-Getriebe?**
- **Verschlissene Bremsen?**

Rückrufe:

- **Undichte Spritschläuche**
- **Ambientelicht (Kurzschluss)**
- **Bremspedalplatte**
- **Rückhaltesysteme**
- **Kopfstützen vorn locker**

VW MULTIVAN 6.1

DER EWIGE BULLI – der 2024 eingestellte T 6.1 basiert im Wesentlichen auf dem vor über 20 Jahren gestarteten T5. Überzeugt der große VW trotz betagter Plattform?

Der Multivan ist eine Institution im Segment der Kleinbusse mit Pkw-Ausstattung – für viele junge Mütter und Väter wohl der Traumwagen schlechthin. Komfortables Familien-Shuttle, talentierter Packesel oder gelassener Urlaubsbegleiter, der VW-Bus bewältigt dank seiner Vielseitigkeit die meisten Alltagsaufgaben mit Leichtigkeit. Sieben bequeme Sitzplätze, über vier Kubikmeter maximales Ladevolumen und das erhabene Bulli-Fahrgefühl bringt jeder Multivan 6.1 in der 4,90 Meter langen Standardvariante serienmäßig mit. Die seltene Langversion (5,30 Meter) bietet noch mehr Platz für die Passagiere.

Bis Mitte 2024 lief die hier vorgestellte Generation in Hannover-Stöcken vom Band. Die technische Basis des Ende 2019 gestarteten T6.1 stammt in ihren wesentlichen Grundzügen vom 2003 präsentierten T5. Im Grunde handelt es sich um das dritte Facelift dieser

Baureihe nach 2009 und 2015. Parallel zum T6.1 ist seit 2021 bereits ein vollkommen neu entwickelter T7 Multivan auf der modernen MQB-Plattform (Golf, Passat und Co.) im Handel, der aber aufgrund seines Pkw-artigen Charakters bei vielen Bulli-Liebhabern nur mäßig gut ankommt. Mit dem Abschied des T6.1 endete im letzten Jahr auch die Transporter-Produktion bei VW. Die nutzwertorientierten Varianten der Generation sieben kommen jetzt von Ford aus der Türkei und sind nahezu baugleich mit dem Transit Custom.

Für viele Bulli-Fans könnte der Multivan 6.1 also die letzte Chance sein, einen möglichst klassischen VW-Bus als jungen Gebrauchten zu erwerben. Diese Annahme scheint sich mit Blick auf das hohe Niveau der Gebrauchtpreise zu bestätigen. Exemplare mit fünfstelligen Laufleistungen gibt es erst ab rund 35000 Euro. Nach oben sind (fast) keine Grenzen

gesetzt – neuwertige California-Camper kosten auch mal sechsstellig.

Ist ein T6.1 das viele Geld denn wert? Immerhin ist seine technische Ausgangsbasis heute über 20 Jahre alt und die Konkurrenz moderner und oftmals deutlich günstiger. Kurze Antwort: Ja, wenn es das Budget hergibt. Viele Schwachstellen der früheren Modellversionen hat der reife T6.1 abgelegt, er gilt als qualitativ beste Entwicklungsstufe der T5/6-Reihe. Der 204-PS-TDI ist etwa erst ab Ende 2019 ein standfester Geselle – zuvor sorgten Konstruktionsfehler bei T5 und T6 (ohne Punkt und Eins) für etliche Motorschäden.

Probleme machen aber gelegentlich früh verschlissene Stoßdämpfer. Und die Modernität des Multivan 6.1 hat auch ihre Tücken: MIB3-Infotainment und die Assistenzsysteme gelten als störanfällig und arbeiten nicht immer zuverlässig.

Sascha Wölfel

Rot trifft Silber:
Die Zwei-Farb-Lackierung im Stil des seligen T1 steht dem T6.1 gut, war beim Neuwagenkauf aber sündhaft teuer



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mit der Einführung des T.6.1 entfielen die Benziner. Den Zweiliter-TDI gab es mit 110 bis 204 PS. Der Basisversion mangelt es an Leistung, die Top-Motorisierung geht ins Geld. Wir empfehlen die goldene Mitte mit 150 PS, DSG-Getriebe und Allrad gab es hier als Option.

	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1968	1968	1968
Leistung	81 (110)	110 (150)	150 (204)
bei 1/min	bei 3100	bei 3250	bei 4000
max. Drehm.	250 bei 1350	340 bei 1500	450 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	2246/754	2194/806	2339/661
Länge x Breite x Höhe	4904 x 1904 x 1970	4904 x 1904 x 1990	4904 x 1904 x 1970
Gepäckraum	l/VDA 657-4300	657-4300	657-4300
Höchstgeschw.	164	183	203

Welches Modelljahr?

Innerhalb der gut fünfjährigen Lebensdauer des T.6.1 gab es keine großen technischen Veränderungen. Daher sind Exemplare aus dem gesamten Bauzeitraum interessant für die Gebrauchtwagensuche. Alle Antriebsversionen erfüllen mindestens Euro-6d-TEMP.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die kargen Basisversionen Family und Trendline sind auch gebraucht nur etwas für Sparfüchse. Ab der Comfortline wird es wohnlich im Multivan. Optionale Designlinien wie „Edition“ und „PanAmericana“ waren teuer, ohne einen großen Mehrwert zu bieten. Wer nach einer gehobenen Ausstattung sucht, sollte lieber zur seriösen Highline greifen, bei der empfehlenswerte Extras wie LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Tempomat und eine Einparkhilfe vorn wie hinten standardmäßig mit an Bord waren. Das Angebot an Assistenzsystemen ist ordentlich, die meisten Helfer kosteten aber Aufpreis. Für Camping-Freunde sind die California-Ausführungen reizvoll.

Was kostet er?

Ein VW-Bus ist teuer, auch gebraucht. Weil der seit 2021 parallel angebotene T7 Multivan kaum Bulli-typisches Flair verspricht, bleibt das Preisniveau für gebrauchte 6.1 ausgesprochen hoch. Einen Multivan mit 150 PS unter 80 000 Kilometern und 40 000 Euro findet man nur als schlichten Family oder Trendline. Ein entsprechender Multivan Comfortline startet bei rund 45 000 Euro, gut ausgestattete California sogar erst bei circa 55 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	TDI 110	TDI 150	TDI 204
2023	k.A.	k.A.	k.A.
2022	k.A.	k.A.	k.A.
2021	k.A.	k.A.	k.A.
2020	k.A.	k.A.	k.A.
2019	k.A.	k.A.	k.A.
2018	k.A.	k.A.	k.A.

Betriebskosten in Euro

im Jahr	TDI 110	TDI 150	TDI 204
Steuer	329,-	332,-	409,-
Haftpflicht	741,-	717,-	717,-
Teilkasko	361,-	497,-	816,-
Vollkasko	782,-	979,-	1356,-
Wartung	388,-	388,-	413,-
l/100 km	6,0 D	6,2 D	6,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport



In den höheren Ausstattungs-versionen gibt sich der T.6.1 Pkw-nah und wohnlich. Liegefläche in Reihe zwei und drei



Der Multivan ist ein komfortabler Personentransporter. Als Reisemobil California Kult auf Europas Campingplätzen

Checkpunkte:

- Funktion Assistenzsysteme
- Stoßdämpfer okay?
- Infotainment/Navigation
- Funktion E-Schiebetüren
- Nutzung im Vorbesitz?
- California: Zustand der Camping-Ausstattung

Rückrufe:

- Beeinträchtigung der Türverriegelungsmechanik bei Minusgraden

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die Wertbeständigkeit ist wie bei den Vorgängern bemerkenswert. Selbstständiges Rückwärts-Rangieren, auch mit Anhänger, kann eine echte Erleichterung sein. Bei der Verarbeitung schwankt die Qualität - vor dem Kauf ggf. genau hinschauen. Bei höheren Motorisierungen gibt es leider öfter technische Probleme. *Stefan Lenz*

Tests in diesen Ausgaben

Multivan 6.1 2.0 TDI (199 PS): Vergleichstest 24/19; California 6.1 2.0 TDI Ocean (199 PS): Test 23/20; Multivan 6.1 2.0 TDI (150 PS): Test 3/21.

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

VW SHARAN

IM JAHR 2010 folgte die zweite, qualitativ deutlich verbesserte Sharan-Generation auf die 15 Jahre lang gebaute Erstaufgabe. Aber auch diese ist nicht ganz problemlos.



Das Cockpit des Sharan II wirkt aufgeräumt und übersichtlich. Der Kofferraum hat ein Volumen von bis zu 2430 Litern

Das SUV-Segment wächst unaufhaltsam – doch vor allem Familien wissen noch immer eine intelligente Alternative zu schätzen: große Vans mit ihrem üppigen, variablen Raumangebot. Die zweite, von 2010 bis 2022 gebaute Sharan-Generation gehörte, ebenso wie das günstigere Schwestermodell Seat Alhambra, zu den besonders durchdachten Vertretern dieser Autogattung, die auf dem Neuwagenmarkt heute kaum noch stattfindet.

Auf 4,85 Meter Länge bietet der große VW entweder jede Menge Gepäckraum oder bis zu sieben Einzelsitze. Vor allem das vordere Gestühl ist sehr bequem, doch auch in der dritten Reihe können Erwachsene noch ganz vernünftig sitzen. Alle Fondsitze lassen sich in den Boden versenken. Die langen Schiebetüren erleichtern den Zustieg nach hinten; allerdings sollte man deren Funktion vor dem Kauf genau checken, falls sie elektrisch angetrieben werden.

Die Benziner 1.4 TSI und 2.0 TSI waren mit 150, 200 und 220 PS erhältlich. Besser zum Sharan passen jedoch die Zweiliter-TDI mit 115 bis 184 PS. Sie dominierten die Verkäufe, bis sie Mitte 2020 vom Markt verschwanden. Das Doppelkupplungsgetriebe ist häufig anzutreffen, der Allradantrieb 4Motion eher selten. Bis 2015 baute VW die EA-189-Diesel mit ihrem manipuliertem Abgasverhalten ein – am besten, man lässt die Finger von ihnen. Mit dem Facelift, das dann erfolgte, kamen die Euro-6-zertifizierten Nachfolger. Gleichzeitig gab es neue Assistenzsysteme wie City-Notbremsfunktion, Spurwechselassistent und Adaptivtempomat. Der große Van fährt sich sicher, komfortabel und frei von sportlichen Ambitionen, auch mit den optionalen Adaptivdämpfern.

Obwohl der Sharan II qualitativ viel solider ist als sein Vorgänger, gibt es Problemzonen. Dazu zählen vor allem die wegen des hohen Gewichts stark belasteten Fahrwerkskomponenten sowie die Radbremsen. Weitere Themen: Steuerkette beim kleinen TSI bis 2014, verkockte AGR-Ventile beim Diesel, Rost an Heckklappe und Türunterkanten sowie an den Aufpralldämpfern vorn. *Philipp Körner/ko*

Checkpunkte:

- Rostansatz an Türunterkanten?
- Verschleiß Fahrwerksteile
- Radbremsen
- Steuerkette 1.4 TSI intakt?
- AGR-Ventil Diesel
- Funktion E-Schiebetüren

Rückrufe:

- Wasserablauf Vordertüren
- Magnetschalter Anlasser
- Funktion der Airbags und Gurtstraffer
- Schweißverbindung Gas-generator Beifahrerairbag

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel vor Mitte 2015 können Probleme bereiten. Die empfehlenswertesten Triebwerke sind der 1.4 TSI ab 2015 und der 2.0 TDI mit jeweils 150 PS, sie treiben den Sharan ausreichend flott und ökonomisch an. Für zügiges Fahren empfiehlt sich der 2.0 TSI.

	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1984	1968
Leistung	110 (150) bei 5000	165 (220) bei 4500	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	250 bei 1500	350 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1695/595	1790/700	1772/748
Länge x Breite x Höhe	4854 x 1904 x 1746	4854 x 1904 x 1740	4854 x 1904 x 1720
Gepäckraum	I/VDA	885–2430	885–2430
Höchstgeschw.	200	226	200

Welches Modelljahr?

Im Zuge der Modellpflege 2015 wurden vor allem das Design und die Motoren renoviert. Wer Wert auf saubere TDI-Triebwerke legt, sollte sich auf diese jüngeren Exemplare mit Euro 6 konzentrieren. Auch, um das Steuerkettendrama bei frühen 1.4 TSI zu vermeiden. Angesichts weiterer Problemzonen gilt bei Sharan und Alhambra das Motto „je jünger, desto besser“.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ab der Comfortline-Ausstattung ist alles Wichtige bereits serienmäßig an Bord. Sie bietet unter anderem eine komplett umklappbare Beifahrersitzlehne und Sport-Komfortsitze in der vorderen Reihe. Bei der Modellpflege 2015 zogen moderne Assistenzsysteme in die Baureihe ein.

Was kostet er?

Eine Empfehlung ist der Facelift-Sharan ab Mitte 2015 mit Euro-6-Diesel. Den 150-PS-TDI unter 80 000 Kilometern gibt es ab rund 23 000 Euro. Bei Modellen mit guter Ausstattung und DSG ist die 30 000-Euro-Marke schnell erreicht und teils überschritten. Alternativ starten junge 1.4 TSI ab 2020 bis 50 000 Kilometer bei 28 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
2023	–	–	–	Steuer	134,–	184,–	260,–
2022	28 402,–	–	30 181,–	Haftpflicht	727,–	600,–	730,–
2021	24 849,–	–	26 403,–	Teilkasko	317,–	345,–	386,–
2020	23 293,–	–	24 731,–	Vollkasko	846,–	731,–	880,–
2019	21 449,–	–	22 773,–	Wartung	343,–	371,–	362,–
2018	19 380,–	23 552,–	20 615,–	I/100 km	6,4 S	7,2 S	5,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Auch im Sharan gilt: Beim Zweiliter-TDI-Motor versagt nach Software-Update hier und da die Abgasrückführung. Lagerböcke der Querlenker vorne werden auffällig häufig porös. *Kevin Heidrich*

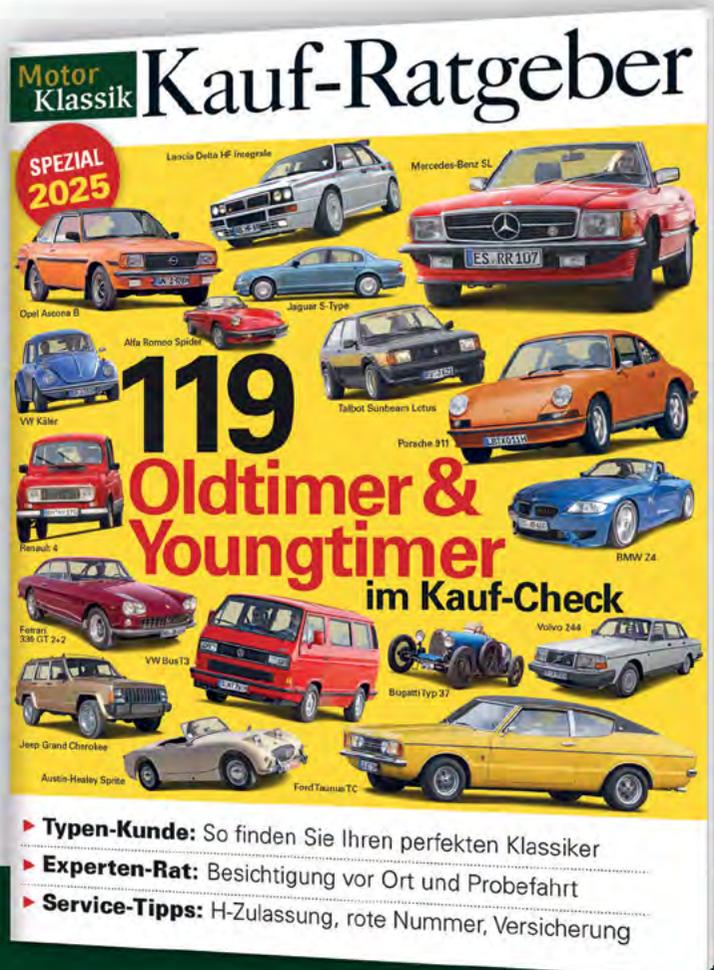
Tests in diesen Ausgaben

Sharan 1.4 TSI: Test 20/10, Vergleichstest 3/16; Sharan 2.0 TDI (140 PS): Vergleichstest 23/10; Sharan 2.0 TDI (170 PS): Dauertest 24/13.

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

SPAREN MIT STIL

Von gut und günstig bis heiß und begehrt!



www.motor-klassik.de



Der Motor Klassik Ratgeber für Old- & Youngtimer.

Jetzt im Handel oder bestellen unter: +49 781 639-6659
motorklassik@burdadirect.de | motor-klassik.de/spezial

Jedes Auto hat seine Geschichte.

50 JAHRE



TURRR RRRBO!

**WIR FEIERN DIE FASZINATION
PORSCHE TURBO
MIT UNSERER EXKLUSIVEN
AUTO MOTOR UND SPORT EDITION!**

Erleben Sie die atemberaubende Geschichte des Porsche Turbo – eine Erfolgssaga voller Innovation, Performance und purer Emotion. Auf 164 Seiten nehmen wir Sie mit auf eine Reise durch die legendären Modelle, technischen Meilensteine und unvergesslichen Momente, die den Turbo-Mythos geprägt haben. Ein Must-have für alle Porsche-Fans, Sammler und Liebhaber automobiler Höchstleistung!

auto-motor-und-sport.de/edition
Telefonisch bestellen unter: +49 781 639-6659

**AB 27.03.
IM HANDEL
ODER ONLINE**

