

STÄRKEN  
SCHWÄCHEN  
PREISE



# GEBRAUCHTWAGEN



Mini



Ford Fiesta



Porsche Boxster



Dacia Duster

Audi A4



BMW Dreier



Peugeot 208

VW Tiguan



Mercedes GLC



Kia Ceed



Mazda 6



Opel Insignia



# 1000

## TOP-MODELLE IM CHECK

Ausgabe  
2023



SONDERHEFT

Mit freundlicher Empfehlung von



### ASSISTENZSYSTEME

Mit diesen Helfern fahren Gebrauchtwagenkäufer sicherer

### VORSICHT, FALLE!

So vermeiden Sie teuren Ärger beim Kauf gebrauchter E-Autos

### NAVIGATIONSSYSTEME

Die besten Karten-Updates für veraltete Werkseinbauten

# ICH BIN MIT SICHERHEIT DABEI

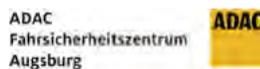
MOTORRAD

Safety  
League

POWERED BY ADAC



Nimm an einem ADAC Motorrad-Training teil, werde Mitglied der **MOTORRAD Safety League** und feiere Deinen Triumph exklusiv auf der Nürburgring Nordschleife. Infos und Anmeldung unter [www.adac.de/safetyleague](http://www.adac.de/safetyleague)





# Warten kann sich lohnen

Uli Holzwarth über die ersten Anzeichen einer Entspannung auf dem Gebrauchtmotormarkt – und was das konkret bedeutet.

**D**as vergangene Jahr war ein absolutes Ausnahmejahr für den Gebrauchtmotormarkt, geprägt vom Mangel an Fahrzeugen und von drastisch gestiegenen Preisen in allen Fahrzeugkategorien. Die Zahl der Besitzumschreibungen ging 2022 um über eine Million zurück, dennoch stieg der Gesamtumsatz laut DAT weiter auf nunmehr 106,1 Milliarden Euro an.

Die Folgen haben insbesondere Secondhand-Käufer zu spüren bekommen, die keine fünfstelligen Summen für ein Auto ausgeben können oder wollen. Denn speziell in der sehr populären Preisklasse bis 10 000 Euro, in der traditionell über ein Drittel aller Gebrauchtwagen gehandelt wurden, gab es prozentual die höchsten Preissprünge.

Und die dürften vermutlich noch lange nachwirken. Denn gerade bei Kleinwagen ist nicht abzusehen, dass Angebot und Nachfrage überhaupt wieder ins Gleichgewicht kommen. Viele Hersteller haben diese nicht nur bei Einsteigern sehr gefragten Autos zugunsten ertragsstärkerer Modelle aus den Angebotspaletten gestrichen, andere werden folgen. Beispielsweise Ford, wo die Produktion des Fiesta nach 47 Jahren zur Jahresmitte endet. Für Gebrauchtkäufer mit begrenzten finanziellen Mitteln sind das wahrlich keine erfreulichen Aussichten.

Secondhand-Käufer mit einem größeren Budget dürfen indes mit einer Entspannung rechnen. Darauf lässt die seit gut einem Jahr anhaltende Kaufzurückhaltung im Neuwagenbereich schließen. Die Hersteller werden hier gegensteuern und den Absatz auch mit Rabatten ankurbeln. Wenn Neufahrzeuge günstiger werden, wirkt sich das natürlich auf den Gebrauchtmotormarkt aus, im zweiten Halbjahr dürften die Preise daher nachgeben. Bis dahin wollen wir Sie mit unseren Tipps und präzisen Modellbeschreibungen bei der Wahl des nächsten Gebrauchtwagen unterstützen. Viel Spaß bei der Lektüre!

## Inhalt

- 4 Interview**  
DEKRA-Experte Michael Tziatzios über den aktuellen Gebrauchtmotormarkt
- 8 Tipps zum Kauf gebrauchter E-Autos**  
Wie man teuren Ärger beim Kauf gebrauchter Stromer vermeidet
- 12 Katalysator-Klau bei Gebrauchtwagen**  
Diebe haben es auf die teuren Edelmetalle in alten Kats abgesehen
- 16 Assistenzsysteme: Die machen Sinn**  
Diese Assistenten sollten bei jüngeren Gebrauchtwagen an Bord sein
- 22 Ende Legende – der Lada Niva geht**  
Nach 45 Jahren ist Schluss, den Allradler gibt es nur noch gebraucht
- 26 Technik: Nockenwellenantrieb**  
Darauf sollten Gebrauchtkäufer beim Steuertrieb achten
- 32 Updates für ältere Werks-Navis**  
Neues Kartenmaterial aufspielen
- 35 Kaufvertrag**  
Herausnehmbares Musterdokument

**36 Minicars und Kleinwagen**

**74 Kompaktklasse**

**104 Mittelklasse**

**120 Oberklasse**

**132 Sportwagen und Cabrios**

**142 SUV und Geländewagen**

**174 Vans und Hochdach-Kombis**

## Impressum



**Chefredaktion:** Michael Pfeiffer, Birgit Priemer  
**Geschäftsführender Redakteur**

**GB Mobilität:** Michael Heinz

**Content Delivery Management:** Leitung: Thomas Fischer, Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

**Redaktionsleitung:** Uli Holzwarth  
**Redaktion:** Christian Bangemann, Annette Bender-Napp, Henning Busse, Stefan Cerchez, Joachim Deleker, Jens Dralle, Tiemo Fleck, Thomas Gerhardt, Dirk Gulde, Thomas Harloff, Gregor Hebermehl, Thomas Hellmanzik, Clemens Hirschfeld, Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Philipp Körner, Patrick Lang, Luca Leicht, Heinrich Lingner, Claudius Maintz, Carl Nowak, Michael von Maydell, Andreas Of-Allinger, Marcus Peters, Sebastian Renz, Marcel Sommer, Bernd Stegemann, Gerd Stegmaier, Jörn Thomas, Peter Wolkenstein

**Fotografen:** Karl-Heinz Augustin, DEKRA, Dino Eisele, Rossen Gargolov, Wolfgang Groeger-Meier, Achim Hartmann, Hersteller, Beate Jeske, Sven Krieger, Stephan Lindloff, Claudius Maintz, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert  
**Layout:** Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Jürgen Decker, Katrin Harten, Sandra Ngnoubamdjum

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

**Geschäftsführung:** Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

**Publisher Automobil/Aktive Freizeit:** Stefan Karcher, Maik Müller

**Unit Sales Director Automotive:** Markus Eiberger

**Für die Anzeigen verantwortlich:** Susanne Baranjosh

**Herstellung:** Michael Wander (verantwort.)  
**Vertrieb:** MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Tel. 089/31906-0, E-Mail info@mvz.de

**Einzelheftbestellungen:** Abonnenten Service Center GmbH, Tel. 07 81/6396657, E-Mail motorpresse@burdadirect.de

**Repro:** Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt

**Druck:** Stark Druck GmbH & Co. KG, Pforzheim

Alle Rechte vorbehalten  
© by Motor Presse Stuttgart

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

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 07 81/63961 02. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Datenschutzanfragen: Tel. 07 81/84 61 02, automotorsport@datenschutzanfrage.de



# „Entspannung erst im zweiten Halbjahr“

Michael Tziatzios, Leiter des Gebrauchtwagen-Managements bei DEKRA, über das Ausnahme-Jahr 2022 auf dem Gebrauchtmrkt, die Folgen dieser extremen Verknappung in vielen Fahrzeugsegmenten und die ersten Anzeichen, die Hoffnung auf eine allmähliche Normalisierung des Secondhand-Marktes machen.

**Herr Tziatzios, bereits vor einem Jahr haben Sie die Angebotsverknappung und ein deutlich steigendes Preisniveau bei Gebrauchtwagen thematisiert. Hat Sie dennoch das Ausmaß überrascht, und war 2022 wirklich so ein Ausnahmejahr, wie es Händler und Kaufinteressenten empfunden haben?**

Es war ein absolut außergewöhnliches Jahr. Laut Kraftfahrt-Bundes-

amt gab es gut 5,6 Millionen Gebrauchtwagen-Umschreibungen – so wenige wie zuletzt im Jahr 1985 und über eine Million weniger als im Vorjahr. Dabei waren schon 2021 die Stückzahlen nicht gerade hoch. Beim Gesamtumsatz zeigt der aktuelle DAT-Report allerdings, dass für Gebrauchtwagen 2022 insgesamt mehr ausgegeben wurde als 2021 – bei einer Million weniger Fahrzeugen. Das

zeigt, dass die Gebrauchtpreise im vergangenen Jahr auf Rekordniveau lagen. Wir hatten einen echten Verkäufermarkt, und den hat es in den letzten 30 Jahren nicht gegeben.

**Jetzt produzieren viele Hersteller auf Hochtouren Neufahrzeuge, um den Auftragsbestand abzubauen. Wird das auch zur Entspannung auf dem Gebrauchtmrkt führen, oder**

### **sind die Ursachen für die Mangelwirtschaft noch nicht behoben?**

Die Hersteller arbeiten aktuell ihre Vorbestellungen ab. Was danach passiert, ist ein anderes Thema. Bei den Endverbrauchern ist die Zurückhaltung groß; sie treten auf dem Neuwagenmarkt im Moment praktisch nicht in Erscheinung. Kein Wunder bei hohen Zinsen, hoher Inflation und allgemeiner Unsicherheit. Es gibt also eindeutig keine Kaufeuphorie, schon gar nicht bei Neuwagen. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist die Ware immer noch knapp, die Preise sind hoch. Aber da sind wir sicher am Ende der Fahnenstange angekommen: Die Fahrzeuge stehen immer länger bei den Händlern – ein Indiz dafür, dass sie zu teuer sind. Noch sehen wir die echte Entspannung am Gebrauchtwagenmarkt nicht, aber teurer wird es nicht mehr. Wir rechnen damit, dass sich der Verkäufermarkt wieder in einen Käufermarkt dreht. Eine wirkliche Entspannung werden wir vermutlich erst im dritten und vierten Quartal feststellen.

### **Könnte es sein, dass bald wieder teure Gebrauchtwagen der Ober- und Luxusklasse in ausreichender Stückzahl zur Verfügung stehen, während Klein- oder Kompaktwagen auf dem Secondhand-Markt weiterhin Mangelware bleiben?**

Klein- und Kompaktwagen sind ja schon seit zwei bis drei Jahren Mangelware. Die Hersteller haben die verfügbaren Halbleiter in die hochpreisigen Fahrzeuge verbaut, von denen viele auch in den Export gehen. Und das wirkt weiterhin auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach, gerade für die Interessenten, die etwas Kleines oder Kompaktes suchen.

### **Betrachten wir ein Fahrzeugsegment wie beispielsweise die Vans, die bei vielen Herstellern aus dem Neuwagenprogramm gestrichen und durch SUV ersetzt wurden. Erwartan Sie, dass die Gebrauchtpreise dieser einst sehr gefragten Familienautos eher stabil bleiben?**

Klar ist: Der Trend aus dem Neuwagenbereich wird sich auch bei Gebrauchten auswirken. Und es ist grundsätzlich so, dass Fahrzeugmodelle, die neu nicht mehr zu kaufen sind, als ältere Gebrauchte dann eher wertstabil bleiben. Die Vans, die zum Beispiel für junge Familien interessant sind, gibt es dann eben vor allem noch gebraucht, und das wird sich in den Preisen widerspiegeln.

### **Und wie sehen Sie die Entwicklung bei Gebrauchten, bei deren Anschaffung weniger die Vernunft als vielmehr emotionale Gründe den Ausschlag geben? Beispielsweise bei leistungsstarken Sportwagen, Golf GTI & Co., oder eleganten Coupés und Cabrios?**

Wenn Emotionen im Spiel sind, tritt die Rationalität oft in den Hintergrund, gerade beim Auto. Bei diesen Fahrzeugen wird die Nachfrage weiterhin hoch sein, zumal sie ja nicht in so großen Stückzahlen produziert wurden wie Standardmodelle. Sie werden auch in Zukunft höher gehandelt werden, das ist klar. Erst recht vor dem Hintergrund, dass die Verbrenner-Produktion ja in der EU ganz offensichtlich endlich ist. Wenn das so kommt, werden die Preise für die genannten Fahrzeuggruppen noch mal deutlich steigen. Genauso wie für Fahrzeuge mit großen Motoren, also Sechs- und Achtzylinder.

### **Wie lange wird es aus Ihrer Sicht noch dauern, bis Angebot und Nachfrage auf dem Gebrauchtwagenmarkt wieder einigermaßen ins Gleichgewicht kommen?**

Wenn die Kaufzurückhaltung im Neuwagenbereich anhält, wenn also der Auftragseingang nicht anzieht, werden die Hersteller hier gegensteuern: mit subventionierten Zinsen, mit Ausstattungspaketen, mit Sondermodellen, mit Tageszulassungen, mit Rabatten und mit einer verkürzten Haltedauer der herstellereigenen Fahrzeuge. Sie werden den Neuwagenabsatz – praktisch mit allen Mitteln – ankurbeln wollen. Und günstigere Neuwagen wirken sich direkt auf den Gebrauchtmrkt aus: Wenn es den Neuwagen 20 Prozent unter Listenpreis gibt, liegt der Jahreswagen mindestens 20 bis 25 Prozent unterm Neupreis. Alles andere würde keinen Sinn ergeben, sonst kaufe ich gleich einen Neuwagen. Dasselbe setzt sich für die etwas älteren Gebrauchten fort. Wir erkennen jetzt schon die ersten Anzeichen im Markt, und ich erwarte, dass diese Effekte in der zweiten Jahreshälfte auf breiter Front spürbar werden. Dann hat der Gebrauchtwagen-Interessent schon eine ganz andere Ausgangsposition.

### **Beim Blick in die Neuwagen-Preislisten fällt auf, dass unter einem fünfstelligen Betrag nichts mehr zu bekommen ist. Andererseits verteuerten sich Gebrauchtwagen in der Preiskategorie bis 10 000 Euro**

„Bei den Preisen für Gebrauchtwagen sind wir sicher am Ende der Fahnenstange angekommen“

### **im vergangenen Jahr prozentual am stärksten. Werden Einsteiger und weniger Betuchte langfristig die großen Verlierer sein? Gibt es denn noch vernünftige Kleinwagen im Bereich um 3000 Euro?**

Die gibt es sicher noch; man muss sie nur suchen und finden. Aber natürlich war das Angebot schon deutlich größer, und wir sehen auch nicht, dass sich die Lage gerade in diesem Segment schnell verändern wird. Wenn es bei den Neuwagen aber wieder attraktive Angebote geben sollte, mit niedrigen Leasingraten und dergleichen, stellt sich für manchen die Frage gar nicht. Bei solch günstigen Gebrauchten kann ich ja die Uhr danach stellen, wann die nächste Reparatur fällig wird, beim Neuwagen fahre ich dagegen mit Garantie. Da kann sich das Kaufverhalten in Richtung Neukauf verschieben, wenn die Konditionen stimmen. Ganz abgesehen davon, dass es gerade für Wenigfahrer und Preisbewusste heute noch ganz andere Angebote gibt, etwa im Bereich Carsharing. Es muss ja nicht immer das eigene 3000-Euro-Auto sein, das unabhängig vom Kaufpreis auch noch Unterhaltskosten hat.

### **Dank der Förderprämien haben die Verkaufszahlen von Plug-in-Hybriden und vor allem den reinen E-Autos im vergangenen Jahr stark zugelegt. Nach und nach kommen also immer mehr gebrauchte E-Autos der technisch deutlich verbesserten zweiten Generation auf den Markt. Wie schätzen Sie deren Attraktivität ein?**

Die wenigsten Gebrauchtwagen-Interessenten haben eigene Erfahrungen mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Für viele kommen sie schon allein wegen der vergleichsweise hohen Preise nicht ohne Weiteres infrage. Dazu kommt, dass viele bei der Reichweite Bedenken haben, ganz unabhängig davon, ob sie im Alltag wirklich lange Strecken zurücklegen. Ein Thema ist auch die Frage der Lade-Infrastruktur: Mit dem Verbrenner weiß ich immer, wo ich tanken kann; beim Elektrofahrzeug wird mich das Laden stets beschäftigen. Das sind – zumindest subjektiv empfundene – Hürden, sich auf die Elektromobilität einzulassen. Ganz abgesehen von der Skepsis mit Blick auf die verbliebene Akkukapazität in einem gebrauchten Elektroauto.

### **Dass Gebrauchtkäufer skeptisch sind, wenn Hersteller für Batterien**

## VITA

### **MICHAEL TZIATZIOS**

Automobilkaufmann

**Geboren 1969**  
in Hamburg

**1989 bis 2009**  
führende Positionen im Fahrzeughandel für Hersteller, Importeure und im automobilen Mittelstand, schwerpunktmäßig im Gebrauchtwagensegment

**Seit 2009**  
Leiter Gebrauchtwagen-Management, DEKRA Automobil GmbH



**von E-Autos nur acht Jahre und 160 000 Kilometer garantieren, ist verständlich. Schließlich würde der Ersatzbedarf bei älteren E-Autos oft den wirtschaftlichen Totalschaden bedeuten. Gibt es verlässliche Möglichkeiten, den Alterungszustand von Akkus zu ermitteln?**

DEKRA bietet seit Ende 2022 bundesweit einen international patentierten Batterie-Schnelltest an. Er gibt rasch und sehr genau Auskunft über den Zustand der Antriebsbatterie in Elektrofahrzeugen, den sogenannten State of Health. Mit anderen Verfahren dauert das Ganze in der Regel mindestens Stunden, manchmal Tage – inklusive aufwendiger Lade- bzw. Entladezyklen. Mit unserem Verfahren dauert der reine Test in der Regel weniger als eine Viertelstunde für ein valides Ergebnis.

**Ist dieser Test bei allen E-Autos und Plug-in-Hybriden möglich?**

Wir können ihn aktuell bei über 80 Fahrzeugmodellen durchführen. Damit decken wir einen großen Teil des Bestandes an Elektro- und Hybridautos in Deutschland ab. Und es kommen immer weitere Modelle hinzu.

**Wie funktioniert dieses Verfahren?**

Wir lesen beim Test verschiedene Batteriedaten wie Ströme und Spannungen unter Last, das heißt bei einer kurzen Beschleunigung, über die On-Board-Diagnose-Schnittstelle aus. Das eigentliche Know-how besteht allerdings darin, die gemessenen Werte einzuordnen. Hinter unserem Verfahren steht eine hochkomplexe, sehr aufwendig bestückte Datenbank. Diese Basisdaten werden im Vorfeld von den Kollegen im DEKRA Technology Center für jeden einzelnen Fahrzeugtyp mit Messfahrten unter den unterschiedlichsten Bedingungen ermittelt; anschließend werden sie strukturiert und durch weitere aufwendige Berechnungen ergänzt, teilweise mithilfe Künstlicher Intelligenz. Am Ende dieser sogenannten Parametrierung steht eine Art Koordinatensystem. Hier werden die beim Test gemessenen Werte dann eingeordnet; so ergibt sich anhand der typspezifischen Parameter der State of Health der jeweiligen Batterie.

**Können alle Besitzer eines BEV und PHEV über den DEKRA-Schnelltest**

*„Wir sehen nicht, dass sich der Mangel bei Gebrauchtwagen bis 10 000 Euro so schnell ändern wird“*

**den Alterungszustand der Batterie (SOH-Wert) ermitteln lassen?**

Voraussetzung ist, dass das entsprechende Fahrzeugmodell schon die beschriebene Parametrierung durchlaufen hat. Deshalb ist es wichtig, dass sich Interessenten vorab mit den Fahrzeugdaten bei der örtlichen DEKRA-Niederlassung melden und einen Termin für den Test vereinbaren.

**Trotz des beschlossenen Verbots von Verbrennungsmotoren ab 2035 werden Autos mit konventionellem Antrieb auf dem Gebrauchtwagenmarkt noch lange eine wichtige Rolle spielen. Wird diese EU-Entscheidung jedoch schon in naher Zukunft einen Einfluss auf Gebrauchtkäufer bei der Wahl des Antriebs haben?**

Das wird sicher Auswirkungen haben. Im Detail werden aber viele Faktoren eine Rolle spielen: Wie sind wann die konkreten Beschauungskriterien, die Unternehmen für sich festschreiben? Wie entwickeln sich die Unterhaltskosten? Wohin geht es mit den Versicherungsprämien? Das ist alles so genau noch nicht abzusehen. Eine Prognose, was in den nächsten zehn Jahren genau passieren wird, ist daher heute nicht möglich.

**Als Reaktion auf das Verbrenner-Aus warnten bayerische Politiker mit Blick auf die sich stetig verteuernenden E-Autos schon mal vor kubanischen Verhältnissen. Wagen Sie doch mal einen Blick in die Glaskugel: Werden Gebrauchtfahrzeuge künftig wesentlich länger genutzt und unsere Straßen dereinst dann wirklich von Massen alter Gebrauchtwagen mit Verbrennungsmotoren bevölkert?**

Das sehe ich so nicht kommen. Natürlich steigt das Durchschnittsalter im Pkw-Bestand hierzulande langsam an. Aber der deutsche Markt war schon immer ein innovations- und technikgetriebener Markt, noch dazu mit vergleichsweise hoher Kaufkraft und einem in diesen Bereichen förderfreudigen Staat. Insofern hinkt der Kuba-Vergleich. Wenn wir früher oder später wieder zu normalen Verhältnissen im Autohandel kommen, werden wir die modernste Flotte Europas haben. Viele wirklich alte Gebrauchtwagen gehen dann – wie heute schon – häufig in den Export.

Das Interview führte  
auto motor und sport-Redakteur  
Uli Holzwarth  
**Fotos:** IMAGO,  
Thomas Küppers/DEKRA



**DAS AUTO  
DER ZUKUNFT IST  
GEKOMMEN,  
UM ZU BLEIBEN.**

Mit dem Gebrauchtwagenprogramm der Stellantis Marken bieten wir Ihnen eine große Auswahl sorgfältig geprüfter, aufbereiteter und sofort verfügbarer Fahrzeuge. Finden Sie Ihren geprüften Gebrauchtwagen in unserem Händlernetz jetzt auf **spoticar.de**.



JETZT SCANNEN

**SPOTiCAR**

GEBRAUCHTWAGEN MIT ZUKUNFT

# 10 Tipps

## zum E-Auto-Gebrauchtkauf

Wer einen Secondhand-Stromer kaufen will, sollte die typischen Schwachstellen kennen. Selbst wenn kein verschleißfreudiger Verbrennungsmotor an Bord ist, gibt es doch spezifische Bauteile, die Ärger machen können.

**Text:** Christian Bangemann

**Fotos:** Continental, Achim Hartmann, Andreas Jüngling, Nissan, Picture Alliance, Shutterstock, Daniel Trautwein, VW



**G**ebrauchte E-Autos haben sich in kurzer Zeit von Standuhren zu Bestsellern entwickelt. Vor allem Kleinwagen wie der Opel Corsa-e, der Peugeot e-208 oder der VW e-Up werden stark nachgefragt. Viele gebrauchte E-Modelle lassen sich nach einem Jahr aktuell fast zum Neuwagenpreis verkaufen, was auch an den langen Lieferfristen bei Neuwagen liegt. Doch der Markt bekommt stetig frischen Zulauf. Michael Lay, Leiter Car Outlet HUK-Autowelt, weiß warum: „Wir beobachten, dass einige E-Autos bereits nach einem halben Jahr wieder verkauft werden, weil sie nicht zum Leben ihrer Nutzer passen.“ Lay ergänzt:

„Der BMW i3 mit benzinbetriebenen Reichweitenverlängerer, den BMW ab 2013 im Programm hatte, erfreut sich trotz seines für ein E-Auto hohen Alters auf dem Gebrauchtwagenmarkt großer Beliebtheit.“

Nicht anders als bei konventionell angetriebenen Autos muss beim Zweithand-Stromerkauf ganz genau hingeschaut werden. Verschleiß, Rost und Vernachlässigung machen schließlich vor elektrischen Autos nicht halt, betreffen aber teilweise andere Komponenten und erfordern damit eine angepasste Checkliste.

Ein großer Unbekannter ist hierbei der Akku. Er altert, verliert seine Kapazität und schränkt damit die

**Keine Exoten mehr: E-Autos kommen nun vermehrt in den Secondhand-Handel**

Reichweite mitunter deutlich ein. Fachwerkstätten können den sogenannten SoH (State of Health) auslesen und dokumentieren. In aller Regel sind die Sorgen um die Batterie laut ADAC jedoch unbegründet. Die Abnahme der Kapazität auf 70 Prozent und der damit verbundene spürbare Reichweitenverlust ist laut den ADAC-Ingenieuren erst nach rund 200 000 Kilometern zu erwarten. Eine Laufleistung, die bei Kleinwagen in der Regel erst nach mehr als 15 Jahren zu erwarten ist.

Wo es beim Gebrauchtkauf allerdings ganz genau hinzuschauen gilt, haben wir auf den folgenden Seiten aufgelistet.

## Wie steht es um die Reichweite und Software-Updates?

■ Eine nachvollziehbare Service-Historie ist beim E-Auto genauso wichtig wie bei einem konventionell angetriebenen. Natürlich muss man sich nicht um altes Motorenöl oder viel zu lange missachtetes Ventilspiel sorgen, dafür umso mehr um den Stand der Software an Bord. Um die stets frisch zu halten, muss das Auto in die Werkstatt (Ausnahme: Tesla, da geht es per Funkbrücke „Over the Air“).

Die neueste Software, beispielsweise für die Navigation, bringt wichtige News an Bord. Unter anderem neue Ladestationen, die das Auto ansteuern kann. Gerade dieser Input kann aufgrund der abnehmenden Akkukapazität gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Denn leider lassen sich direkt im Auto keine

Informationen über den Zustand der Batterie ablesen. Fachhändler haben die Möglichkeit, sie zu ermitteln und per Zertifikat nachzuweisen. Fehlt so ein Nachweis, sollte zur Besichtigung eines gebrauchten E-Autos eine ausgiebige Probefahrt gehören, die mit vollem Akku startet. Dann zeigt das Auto auch seine maximale Reichweite an.

Wer als Pendler ein E-Auto nutzen will, benötigt als minimalen Aktionsradius die einfache Strecke zwischen dem Zuhause und dem Arbeitsplatz plus Sicherheitspuffer, sofern am Arbeitsplatz nachgeladen werden kann. Ist das nicht der Fall, ist die doppelte Reichweite plus Reserve das Minimum.



## Energie fließt ins E-Auto per Ladekabel, das darf nicht beschädigt sein

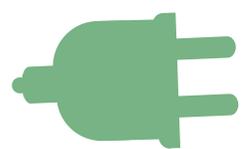
■ Ladekabel führen ein hartes Leben. Sie sind den Witterungsbedingungen ausgesetzt, werden oft mit einiger Gewalt in die Ladebuchsen gepresst, über die dreckige Straße gezogen und manchmal ohne große Sorgfalt im Kofferraum untergebracht. Schäden an der Isolation, Ausbrüche am Kunststoff der Steckverbinder oder Knicke in der Leitung können die Folge sein und sich als gefährliche Mängel entpuppen, schließlich fließen hier hohe Ströme. Beschädigte Kabel gehören daher

ins Altmetall, aber ganz sicher nicht in den Kofferraum. Besonders ärgerlich ist es, wenn ein Schnellladekabel einen Defekt aufweist, denn ein Austausch kostet zwischen 300 und 500 Euro. Vom Nachkauf eines billigen Kabels unklarer Herkunft ist übrigens abzuraten. Denn die oftmals dünnen Schnäppchen-Strippen erweisen sich beim Laden als Flaschenhalse, die den Strom nur ins Auto tröpfeln lassen. Darum besser zu einem Kabel eines namhaften Anbieters greifen.

## Ursache Nummer eins für Liegenbleiber beim Stromer: der 12-Volt-Akku

■ Doch, es stimmt, ein E-Auto hat auch einen 12-Volt-Akku. Der versorgt die klassischen Systeme (Licht, Radio, Navi etc.) an Bord mit Strom, und wenn er ausfällt, fährt auch das E-Auto nicht mehr. Darum beim Gebrauchtcheck den 12-Volt-Bleiakku nicht vergessen. Ist der schon älter als fünf oder sechs Jahre, hat er seine beste Zeit hinter sich. Sind dazu noch die Kontakte oxidiert, ist Ärger mit dem Bleiklotz zu erwarten.

# 3



Finger weg von Billigladekabeln als Ersatz für ein beschädigtes Original. Dürre Strippen verlängern die Ladezeiten

## Das hohe Gewicht setzt dem **Fahrwerk** des E-Autos zu, darum hier ganz genau hinsehen

# 4

■ Einige Bauteile am E-Auto sind nahezu identisch mit denen konventioneller Modelle. Das Fahrwerk gehört dazu und sollte wie beim Verbrenner sehr sorgfältig inspiziert werden. Denn die Prüflingenieure beobachten bei den Hauptuntersuchungen, dass nicht alle Autohersteller die Fahrwerkskomponenten der E-Modelle an das hohe Fahrzeuggewicht angepasst haben. Die Folge sind dann relativ schnell verschleißende Lager und Buchsen der Radaufhängungen.

Wenn es bei der Probefahrt aus dem Untergeschoss vernehmlich rumpelt, stehen daher Arbeiten an, die ordentlich ins Geld gehen können.

## Die Profiltiefe der **Reifen** ist noch okay, aber ist es auch das Alter der Pneu's?

■ Vor allem bei Autos, die überwiegend als Zweitwagen für kurze Strecken eingesetzt werden, sollte man die Reifen ganz genau anschauen. Denn selbst wenn Profil noch in ausreichender Tiefe vorhanden sein mag (Minimum zwei Millimeter, besser vier), können die Reifen schon heftig in die Jahre gekommen sein. Im Alter verlieren sie positive Eigenschaften und bauen auf Nässe nur noch wenig Grip auf. So verlängert sich der Bremsweg. Womöglich sind die Flanken vom UV-Licht bereits rissig? Älter als acht Jahre dürfen die Reifen beim Kauf nicht sein.



## Dreck und Witterung setzen der **Ladebuchse** zu. Schäden können gefährlich werden

# 6

■ Ladebuchsen finden sich an den unterschiedlichsten Stellen. Manche an der Front, viele links oder rechts in den Kotflügeln. Die Technik dahinter muss gegen Starkregen ebenso abgeschirmt sein wie gegen den Salzlakenangriff im Winter oder Schlamm-spritzer.

Sind die Autos neu, dichten geschmeidige Gummis ab. Kunststoffkappen verhindern, dass die Elemente bis zu den elektrisch aktiven Bauteilen gelangen können.

Aber im Alter lässt die Geschmeidigkeit der Dichtlippen nach, vielleicht sind sie sogar eingerissen, und eventuell geht eine Abdeckkappe verloren. Auch Teile der Kunststoff-einfassung der Ladebuchse können herausbrechen.

Das alles darf bei einer Steckverbindung, über die je nach Modell bis zu 800 Volt laufen, nicht sein. Zu groß ist die Gefahr, einen Stromschlag zu bekommen, wenn die Ladebuchse nicht top ist. Also ganz genau überprüfen.



## Rost ist das Hauptproblem der **E-Auto-Bremse**

■ Eigentlich genial: Beim Verzögern wirkt der E-Motor des Stromers wie ein großer Dynamo und wandelt Bewegungsenergie wieder in elektrische um, die beim nächsten Beschleunigen erneut für Vortrieb sorgen kann. Meist wird nur per Rekuperation verzögert, während Brems-scheiben und -zangen kaum oder gar nicht in Aktion treten müssen. Oft geschieht dies über einen sehr langen Zeitraum nicht, und dann können alle beweglichen Teile in der Bremse Rost ansetzen, was zur Verminderung der Bremsleistung führt. Darum beim Check nicht nur nach Rost schauen, sondern auch unbedingt mindestens einmal kräftig bremsen. Rubbelt und quietscht es dabei erbärmlich, einen Fachmann zurate ziehen, der den Zustand der Bremse beurteilen kann.



## Antriebsakkus sind flüssigkeitsgekühlt – das Kühlsystem kann Probleme machen

■ Hochvoltkomponenten und Batterie schätzen es, wenn ihre Betriebstemperatur nicht zu sehr vom Wohlfühlwert um etwa 20 bis knapp 40 Grad abweicht. Darum sind diese Systeme flüssigkeitsgekühlt.

Die Kühler unterscheiden sich prinzipiell nicht von jenen, die wir aus Benzin- und Dieselmotoren kennen, und damit können sie ähnliche Probleme machen. Die harmloseren rühren von verdreckten Oberflächen her. Vor dem Kühler kann sich Laub sammeln,

8

das die Luftdurchströmung und damit die Kühlwirkung reduziert. Natürlich sind auch Steinschläge ein Problem, die das System im ungünstigsten Fall perforieren können. Darum gilt es, den Kühlmittelbehälter und den Flüssigkeitsstand bei der Gebrauchtsvisite unter die Lupe zu nehmen.

## Schäden am Unterboden sind ein Argument gegen den Kauf eines E-Autos

■ Wenn ein konventionelles Auto über Steinbrocken fährt, die auf der Straße liegen, kann allerhand kaputtgehen, vor allem der Auspuff ist hier oft betroffen. Den hat ein Stromer zwar nicht – trotzdem ist ein Blick unter das E-Auto unerlässlich. Denn im Untergeschoss ist die große Batterie beheimatet, deren Unterseite keine Schäden aufweisen darf.

Diese Schwachstelle panzern die Hersteller mit dicken Metallplatten

oder großzügigen Abdeckungen aus Faserverbund-Werkstoffen. Kleine Kratzer daran sind kein Problem, aber tiefe Dellen sehr wohl. Sie können im Extremfall die Batteriezellen im Akkupaket zusammenpressen und dabei einen erheblichen Schaden anrichten.

Wenn der Unterboden also mehr als oberflächliche Schrammen aufweist, heißt es unbedingt: Finger weg von diesem gebrauchten Elektroauto!



9



## Und läuft und läuft und läuft: das Hochvolt-system samt E-Motor. Ärger ist hier unbekannt

■ Die gute Nachricht für Secondhand-Käufer zum Schluss: Ausgerechnet die komplexen Hochvoltkomponenten und die teuren E-Motoren sind nach Beobachtungen der Prüfer keine ausgewiesenen Schwachstellen der E-Autos. Beim Gebrauchtkauf muss hier, bis auf den optischen Zustand, nichts gecheckt werden. Denn bislang können die Experten keine typischen altersbedingten Schwächen am Herz der Stromer feststellen.

Es gibt keine Abgaswerte, die sich im Alter verschlechtern, kein Öl, das aus alten Dichtungen sickert, und keinen Auspuff, der sich in rotes Eisenoxid verwandelt – schöne neue Zeit.

Das beste Stück:  
Katalysatoren sind  
bei alten Autos oft  
das wertvollste  
Bauteil. Sie enthalten  
teure Edelmetalle

# Der Schatz aus alten Kisten



Um die 20 Jahre alt, Benziner, der Katalysator leicht zugänglich im Unterboden: Betagte Autos sind bei Dieben heiß begehrt. In ihren Abgasreinigern stecken wertvolle Edelmetalle wie Rhodium. Das kostet über 400 Euro – pro Gramm.

**Z**wei Männer stehen neben ihrem Auto, die Haube geöffnet. Eine Panne? Nervös tasten ihre Blicke den Motorraum ab, doch das ist nur ein Ablenkungsmanöver. Schnell wenden sich beide wieder dem alten Polo nebenan zu. Vor ein paar Minuten haben sie den Kleinwagen per Wagenheber aufgebockt, morgens gegen elf vor dem Katholischen Kinderkrankenhaus Wilhelmstift in Hamburg. Anton Kaufmann (Name geändert) sieht das alles im Rückspiegel seines Wagens, er wartet auf Frau und Kind, die zur Behandlung in der Klinik sind.

„Der Dünnere hat sich dann unter das Auto gelegt“, berichtet der 48-Jährige, der seinen Namen nicht

öffentlich machen will. Zweimal kreischt eine Akkusäge, etwa 30 Sekunden später kriecht der Mann unter dem Polo hervor. In der Hand das beste Stück des alten Wagens: der Katalysator. Kaufmann ist jetzt klar: Das hier ist keine Panne. Die Männer hauen ab, Kaufmann fährt langsam hinterher, dirigiert die Polizei per Handy. Die nimmt beide fest, einen 31 Jahre alten Serben und einen 37-jährigen Bulgaren. „Die Ermittlungen dauern noch an“, erklärt die Staatsanwaltschaft Hamburg Anfang Dezember auf Nachfrage.

380 Euro hätten die beiden Männer in ein paar Minuten verdienen können – so viel bringt der Katalysa-

tor des gut 20 Jahre alten VW. In ihm stecken wertvolle Edelmetalle, vor allem Rhodium. Ein Kilo davon war im März 2021 rund 863 000 Euro wert. Mitte Dezember 2022 sind es noch 437 000, pro Gramm 437 Euro.

Dass die Preise so durch die Decke schießen, geht zurück auf den Diesel-Skandal. Der ließ die Nachfrage nach Benzinmodellen stark steigen. In ihren Abgasreinigern werden vor allem Palladium und Rhodium eingesetzt. Wegen der Pandemie mussten in Südafrika Minen schließen, ein wichtiger Schmelzofen ging kaputt. Gleichzeitig begann die Autoindustrie, das Edelmetall zu horten. „Das Angebot hat sich verknappt, gleichzeitig ist

die Nachfrage gestiegen“, sagt Oliver Krestin von der Firma Hensel Recycling in Aschaffenburg (Bayern).

Wie viele Katalysator-Diebstähle es bundesweit jedes Jahr gibt, ist unklar. „Zahlen zu Diebstählen von Katalysatoren werden in der Polizeilichen Kriminalstatistik des Bundes nicht gesondert erfasst“, teilt das Bundeskriminalamt auf Anfrage mit. Immerhin: Das Landeskriminalamt (LKA) Hessen registriert die Zahl der gestohlenen Auspuffanlagen. Die stieg in dem Bundesland rasant: von 32 im Jahr 2017 auf 462 im Jahr 2021. „Tendenziell werden sich die Fallzahlen im Jahr 2022 auf einem ähnlich hohen Niveau wie 2021 bewegen“, sagt Virginie Wegner, stellvertretende Kommunikationsleiterin beim LKA.

### Die Haftpflicht zahlt nicht

Dass ausgerechnet im Unterboden ihres 23 Jahre alten Opel Astra G ein Schatz schlummert, hätte Christina Soka niemals gedacht. Als die Rüsselsheimerin an einem Novembertag um 3.45 Uhr zur Arbeit in einer Bäckerei-Filiale will, ist ihr Motor viel lauter als sonst. Auch ihr Kat wurde abgelenkt. Soka bringt der Verlust des Abgasreinigers in Schwierigkeiten. Während ihr alter Wagen in der Werkstatt ist, muss sie noch früher los, um per Bus oder mit Kollegen pünktlich in die Bäckerei zu kommen. Weil sie für ihr altes Auto nur eine Haftpflichtversicherung hat, bleibt sie auf 350 Euro Kosten für einen neuen Kat samt Einbau sitzen. „Ich hatte mal in den Nachrichten von diesem Thema gehört, aber nie gedacht, dass es mich treffen würde“, sagt die 42-Jährige.

Drei Wochen nach dem Diebstahl beobachtet ihr Nachbar nachts, dass ein Unbekannter wieder unter einem hochgepumpten Auto werkelt, und ruft die Polizei. Die nimmt drei Männer fest, findet in deren Hotelzimmer weiteres Tatwerkzeug. Hätte Christina Soka ihren alten Astra verschrottet, wäre sie übrigens noch einmal zur Kasse gebeten worden. Denn nur die Rückgabe kompletter Autos ist laut Altfahrzeug-Verordnung gratis.

Nicht immer schlagen die Banden in Wohnvierteln zu. Der frühere Sicherheitschef eines großen deutschen Industrie-Unternehmens berichtet von Angriffen auf Lastwagen, die Keramikkerne durch Europa transportierten – frisch beschichtet mit Edelmetallen. „Oft haben die Fahrer gar nicht gemerkt, dass sich zum Beispiel auf einem Parkplatz jemand bedient hat“, sagt er. Begünstigt würde das durch lange Stand- und Ruhezeiten und das Just-in-time-Geschäft. „Ein Warenlager auf der Autobahn ist per se weniger sicher als eins hinter hohen Mauern mit Sensoren und Kameras“, sagt der Experte. Viele Firmen würden Subunternehmer einsetzen. „Das vergrößert den Personenkreis, der über einen sensiblen Transport Bescheid weiß.“ Bisher sollen in Europa bei mehr als einem Dutzend Überfällen auf Transporte mehr als 50 000 Katalysatoren gestohlen worden sein. Schaden: um die fünf Millionen Euro.

Doch zuletzt ist die Zahl solcher Taten stark zurückgegangen – die Edelmetall-Branche in Europa hat nachgerüstet. Für Ruhepausen steuern die Fahrer nach Möglichkeit ei-



Eine Minute – mehr brauchen die Männer nicht, um im Mai 2021 bei Manchester den Katalysator eines Toyota Prius zu stehlen. Während ein Täter jubelt, hat ein anderer den Baseballschläger im Anschlag (Foto unten links)

### ANGEBOT: EIN KOFFERRAUM VOLLER KATS



■ Lassen sich sechs Katalysatoren einfach so verkaufen? Wir bieten sie einem Händler in seinem Geschäft an. Woher ich als Privatmann einen ganzen Kofferraum davon habe, fragt er nicht. Ein Mitarbeiter tastet per Peilstab, ob der Kern noch da und intakt ist. Beim Mercedes-Kat sind die Rohrenden zu stark zusammengedrückt. „Sieht nach Feuerwehr-Hydraulikschiere aus“, sagt der Mann und flexst das Gehäuse auf. Für alle Kats bietet er 2680 Euro. „Ich will noch überlegen“, sage ich. Antwort: „Wenn du nicht jetzt verkaufst, kann es sein, dass ich nachher andere Preise habe. Die ändern sich ständig.“

### GEFÄLSCHTE KATS



Erste Tote: In den USA haben Katalysator-Diebe Autobesitzer erschossen, die sie in flagranti erwischten

■ Wertvoll sind Katalysatoren wegen ihres Keramikkerne, der mit Edelmetallen beschichtet ist. Betrüger trennen daher das Innere vor allem bei teuren Abgasreinigern heraus, ersetzen es durch Bauschaum oder Lappen und schweißen das Gehäuse am Ende wieder zusammen. Dann bieten sie die Fälschung Aufkäufern an. Vielen Fälschern mangelt es dabei nicht an Professionalität. So werden zum Beispiel frische Schweißnähte zum Teil mit Rostspray auf alt getrimmt.

## DIESE KATALYSATOREN SIND BESONDERS WERTVOLL

■ Als „Blaue Mauritius“ unter den Katalysatoren gilt der des extrem seltenen BMW 316g (E36, 1995–2000). Derzeitiger Ankaufspreis: rund 1600 Euro. Weiter verbreitet und ebenfalls heiß begehrt sind die Kats von 20 bis 25 Jahre alten Benzinern. In ihnen stecken meistens 0,3 bis 0,5 Gramm Rhodium sowie Palladium und Platin. Preisbeispiele:

**Preis 810 Euro**  
BMW 320i

**Preis 550 Euro**  
Opel Astra

**Preis 740 Euro**  
Mitsubishi Carisma

**Preis 570 Euro**  
Renault Scenic

**Preis 380 Euro**  
VW Polo III



„Der Diesel-Skandal hat die Benziner-Nachfrage steigen lassen – und damit auch die nach Katalysatoren“

Oliver Krestin,  
Hensel Recycling

nen der wenigen besonders gesicherten und zertifizierten Parkplätze an. Die Auflieger sind nicht mehr mit dünnen Planen, sondern massiven Aufbauten umschlossen. Sensoren überwachen, ob trotzdem jemand nach innen gelangen will, zusätzlich sind Bewegungsmelder und Kameras an Bord. Eine Leitstelle überwacht die Daten während des Transports. Manchmal wird die teure Fracht auf mehrere Sprinter verteilt: Sie sind weniger auffällig, ihre Fahrer nicht an Pausenvorschriften gebunden.

Wer als Dieb noch am Kat-Kuchen knabbern will, muss ausweichen. Ein Katalysator-Ankäufer aus Norddeutschland wurde im Frühjahr 2021 Opfer eines Einbruchs. Schaden: 86 000 Euro. Die Täter planten diesen Coup genau. „Sie haben die Überwachungskameras gehackt. Während des Einbruchs gab es keine Aufzeichnung“, sagt der Firmenchef.

Bietet ihm eine Privatperson mehrere Katalysatoren zum Kauf an, wird er misstrauisch. „Wenn derjenige dann auch seine Identität nicht preisgeben will, schrillen bei mir alle Alarmglocken“, erzählt er. Ihm offerierte Abgasreiniger prüfe er genau. Die Schnittkanten könnten verraten, ob das Bauteil zum Beispiel per Kettenrohrschneider abgetrennt wurde. Weil dieses handbetriebene Klempner-Utensil kaum Krach macht, kommt es vorzugsweise in ruhigen Wohngebieten zum Einsatz. Doch so genau wie dieser Inhaber schaut nicht jeder hin (siehe Kasten auf Seite 13).

Anders als zum Beispiel gestohlene Navigationsgeräte lassen sich Katalysatoren nur schwer einer bestimmten Tat zuordnen. Grund: Ihnen fehlt eine individuelle Teilenummer. Bringen würde die vermutlich wenig. Beim späteren Herauslösen der Edelmetalle wird der Kat ohnehin vernichtet.

### Lückenhafte Statistik

Es sei schwierig, immer einen hundertprozentigen Überblick über illegale Aktivitäten zu haben, berichtet Julian Köhle von der International Platinum Group Metals Association in München (IPA). Der Industrieverband vertritt die Interessen der führenden Unternehmen für Abbau, Produktion, Weiterverarbeitung und Recycling von Platinmetallen. „Die Platinmetall-Industrie strebt nach einer transparenteren Lieferkette, um keine illegalen Geschäftsmodelle zu fördern“, sagt Köhle.

Sein Verband will erreichen, dass Industrie und Strafverfolger sich besser austauschen. Zudem sollten Ka-

## RHODIUM: DERZEIT ACHTMAL SO WERTVOLL WIE GOLD

Heraeus-Preis unverarbeitet (€/g)



■ 863 Euro Verkaufspreis für ein Gramm unverarbeitetes Rhodium – das war der Spitzenwert am 22. März 2021. Am 2. Januar 2019 waren es nur 73. Derzeit wird ein Gramm für über 400 Euro verkauft. Gold kostet nur 57 Euro.



„Als ich losfahren wollte, klang der Wagen fast wie ein Panzer. Leider will die Versicherung nicht den vollen Schaden tragen“

**Unbekannte klauten den Kat des 20 Jahre alten Renault Scenic von Bernd Scharnowski (82) aus Wiesbaden**



„Als mein Auto nach dem Kat-Diebstahl in der Werkstatt war, musste ich mit Kollegen oder dem Bus zur Arbeit fahren“

**Christina Soka (42), Rüsselsheim, fährt einen 23 Jahre alten Astra G. Der Opel steht weit oben in der Kat-Klause**

talysator-Entwendungen statistisch gesondert erfasst werden, um ein genaueres Lagebild zu bekommen. „Das würde das Problembewusstsein schärfen. Noch gelten sie als einfache Diebstähle. Mangelnde Informationserfassung bedeutet mangelhafte Analyse“, so Köhle, der sich zudem eine bessere Zusammenarbeit und mehr Engagement von Polizeibehörden auf nationaler und internationaler Ebene wünscht. Und: „Der Besitz von illegalem Katalysator-Material muss strafbar werden, und Verkäufer von Katalysatoren sollten deren legale Herkunft beweisen können.“

Wegen ihres hohen Werts stehen Katalysatoren sogar im Verdacht, illegale Überweisungssysteme abzuschließen – vor allem das in Deutschland verbotene Hawala-Banking. Dabei werden Geldbeträge in deutschen Zahlungsbüros abgegeben, getarnt als Kiosk oder Textilhandlung. Läden in Syrien oder der Türkei zahlen den Betrag dann stellvertretend aus – zum Beispiel an Familienangehörige. Um flüssig zu bleiben, sollen die Auszahlungsstellen im Ausland unter anderem mit Katalysatoren bezahlt werden. Zumindest lässt eine Razzia in drei Bundesländern im Oktober 2021 diesen Schluss zu. Hawala-Banker stehen im Verdacht, Hawala-Auszahlungen im Nahen Osten mit gestohlenen Abgasreinigern gegenfinanziert zu haben.

Auch im Ausland stehen Katalysatoren ganz oben auf der Liste der

organisierten Kriminalität. Besonders in Großbritannien, wo private und öffentliche Videokameras das Land keine Minute aus den Augen lassen, belegen Videoaufnahmen eindrucksvoll Professionalität und Brutalität der Banden. Als eine Gruppe von fünf Männern am 14. Mai 2021 kurz nach Sonnenaufgang den Toyota Prius von Saleem Ahmed ins Visier nimmt, hält einer von ihnen die Tür zu. Ein anderer pumpt den Toyota per Wagenheber hoch, ein Dritter sägt die Beute aus dem Unterboden. Täter Nummer vier fährt den Fluchtwagen in Position, und der Fünfte beobachtet die Umgebung – den Baseballschläger geschultert. Nach einer Minute läuft einer der Täter jubelnd mit der Beute in der Hand zum Fluchtwagen, als hätte er beim Fußball ein Tor geschossen. „Ich hing minutenlang in der Warteschleife des Notrufs“, berichtet Haus- und Autoeigentümer Saleem Ahmed gegenüber auto motor und sport. „Als ich endlich jemanden ans Telefon bekam, waren die Täter längst über alle Berge.“ Seinen Prius hat er nach dem Vorfall verkauft – zu groß war seine Angst, dass sich der Vorfall wiederholt.

In den USA ist Kriminellen ein Auto-Katalysator oft sogar mehr wert als ein Menschenleben. Im April erschossen Katalysator-Diebe in Houston (Texas) einen Sheriff, der sie auf frischer Tat ertappte. In Oakland (Kalifornien) starb bei einem ähnlichen Vorfall im Oktober ein Autobesitzer.

Mehrere Amerikaner wurden in solchen Situationen angeschossen. „Es ist, als ob man eine Goldmünze offen herumliegen ließe“, sagt ein deutscher Ankäufer. Da würden auch viele um jeden Preis zugreifen.

### USA: 700 000 Diebstähle

Nach Angaben von US-Versicherern ist die Zahl der Taten in den Staaten in den ersten sechs Monaten 2022 um ein Drittel gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Für das gerade abgeschlossene Jahr wird US-weit mit 600 000 bis 700 000 Diebstählen gerechnet. Mehr als ein Drittel davon entfällt auf Kalifornien. Der Bundesstaat hatte früh strenge Abgasvorschriften eingeführt, die vor 20 Jahren nur mithilfe wirkungsvoller Kats zu schaffen waren.

Auch in Südafrika gehen Kat-Banden brutal vor. Im November nahmen die Fahrer von zwei Pickups einen Katalysator-Transport unter Feuer. Trotz Begleitfahrzeug konnten die Unbekannten den Lastwagen entführen und ausrauben. Verletzt wurde niemand, die Schadenhöhe ist unbekannt – anders als in einem Fall aus dem Juli: In Bloemfontein fanden Ermittler in einem Warenlager Katalysatoren im Wert von umgerechnet 4,3 Millionen Euro. Sie stammen aus einem Lkw-Überfall im Mai. Die Täter hatten den Fahrer gekidnappt.

**Text:** Claudius Maintz

**Fotos:** Adobe Stock, LKA Hessen, Ahmed, Hensel, Archiv, Maintz

## POLIZEI RÄT ZU NEIGUNGSENSOREN

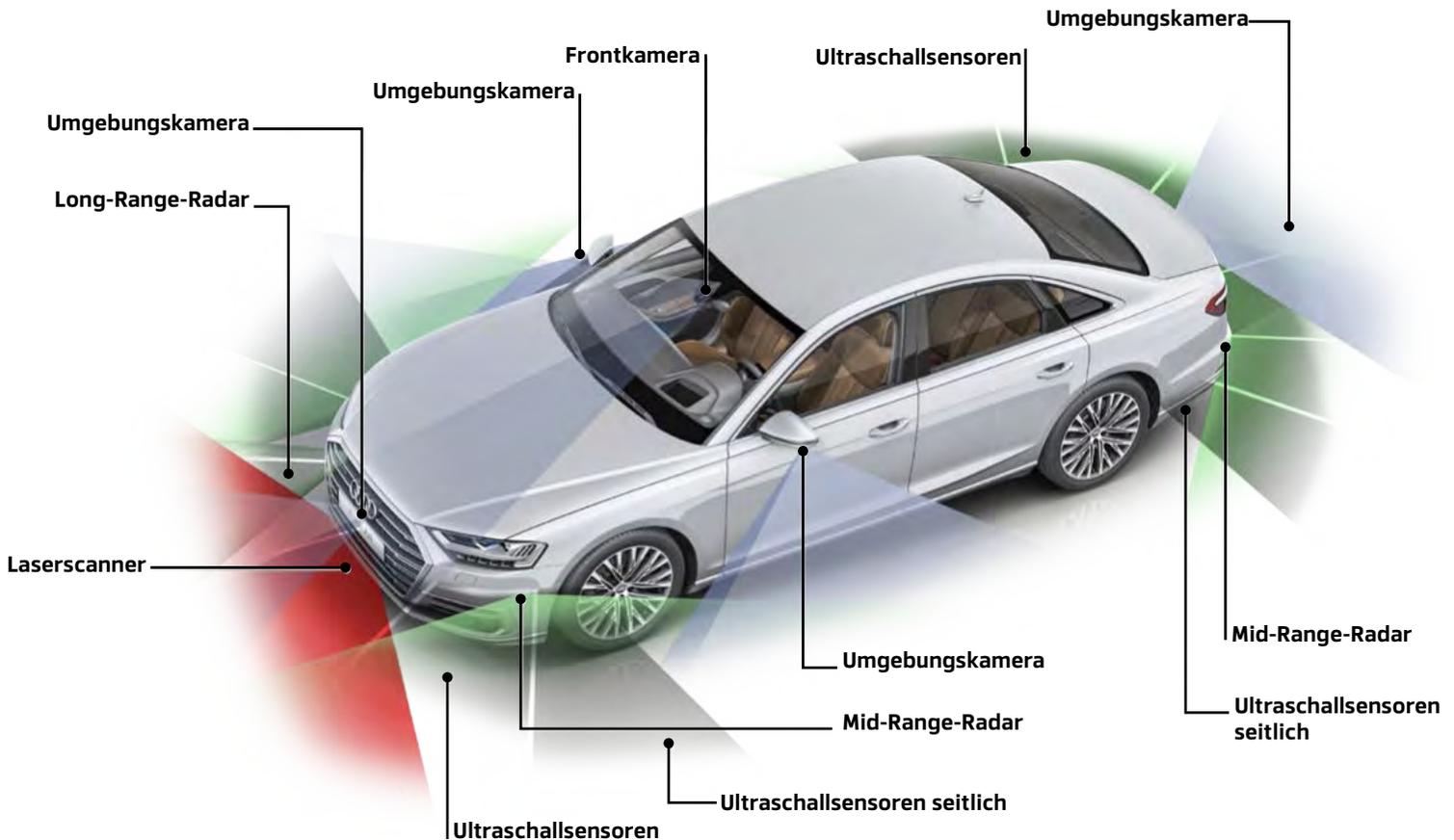
Virginie Wegner (Foto) vom Landeskriminalamt Hessen rät zu folgenden Sicherheitsvorkehrungen. Sie können das Diebstahlrisiko zumindest senken.



- Möglichst nicht an der Straße oder in ungesicherten Carports parken.
- Falls nicht sicherer möglich: Auto an gut beleuchteten Stellen oder belebten Straßen abstellen.
- Über Alarmanlage mit Neigungssensoren und App-Benachrichtigung nachdenken.
- Auf verdächtige Personen oder Autos mit auswärtigen Kennzeichen achten, die mehrfach langsam durch die Straßen streifen. Kennzeichen notieren und die Polizei verständigen.

Von mechanischen Schutzkäfigen oder Verblendungen aus dem Zubehörhandel rät die Polizei ausdrücklich ab. Diese müssen meist in den Papieren eingetragen werden und leiten Hitze schlecht ab.

# Das bringen Assistenzsysteme



Assistenzsysteme verhindern Unfälle und erhöhen den Komfort – jetzt müssen einige von ihnen sogar in jedem Neuwagen serienmäßig an Bord sein. Wir haben untersucht, welche Helfer den größten Nutzen bringen und welche bei jungen Gebrauchtwagen eher nicht lohnen.

**Laser, Radar, Kamera, Ultraschall: Verschiedene Sensorarten ergänzen sich durch ihre individuellen Stärken und Schwächen**

**L**iebe auf den ersten Klick war es nicht gerade, als um die Jahrtausendwende die ersten Assistenzsysteme auf den Markt kamen. Frühe ACC-Generationen (Adaptive Cruise Control) hielten auf Knopfdruck zwar durchaus den Abstand zum Vordermann, verwechselten dafür jedoch schon mal Leitplanken mit anderen Verkehrsteilnehmern, ließen den Wagen auf Autobahnen munter rechts überholen oder bremsen zu spät, wenn von der Nebenspur jemand reindrängelte.

Ebenfalls nicht erschließen wollte sich lange Zeit der Sinn von Spurhalten, die beim Berühren der Fahrbahnmarkierung lediglich bimmelten oder vibrierten, statt das Auto mit feinen Lenkkorrekturen auf der Straße zu halten. So hört man zum Teil

bis heute, dass ein guter Fahrer all dies nicht brauche, wenn er denn einfach immer konzentriert fährt.

## Menschen machen Fehler

Dem steht jedoch gegenüber, dass laut Statistischem Bundesamt rund 95 Prozent aller Verkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind. Abgelenkt zu werden, lässt sich nicht immer ganz ausschließen, wohingegen ein Sensor auch nach zehn Stunden Fahrt im zähen Urlaubsverkehr noch so aufmerksam reagiert wie beim Start.

Darüber hinaus haben die Assistenten in den letzten 20 Jahren große Fortschritte gemacht. Heutige Abstandstempomaten reagieren nicht nur wesentlich feinfühlicher, sie stellen auf Wunsch auch selbstständig

# Die 10 gebräuchlichsten Assistenten:

Wie sie funktionieren, was sie können und wo ihre Grenzen liegen



## Abstandstempomat (ACC)

Hält nicht nur die eingestellte Geschwindigkeit, sondern überwacht per Radarsensor auch den Abstand zum Vordermann. Nähert man sich einem langsameren Fahrzeug, wird die Geschwindigkeit reduziert. Die meisten Systeme bremsen bis zum Stillstand und fahren innerhalb eines kurzen Zeitfensters automatisch wieder an, was im Stop-and-go-Verkehr entlastet. Neuere Varianten bremsen sogar selbstständig vor engen Kurven und beachten Tempolimits. Die Informationen hierfür steuern Navigationssystem und Frontkamera bei. ACC reduziert die Auffahrunfallgefahr um zehn Prozent; damit und durch die Komforterhöhung verdient es sich eine klare Empfehlung.

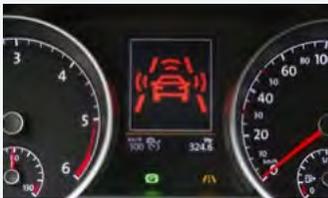
## Müdigkeitsüberwachung

Analysiert meist den Fahrstil, beispielsweise das Lenkverhalten, und empfiehlt bei erkanntem Bedarf eine Pause. Funktioniert nach unserer Erfahrung nicht sehr zuverlässig. Keine Empfehlung, da es auch keine verlässlichen Unfalldaten gibt.



## Spurhalteassistent

Reagiert auf Fahrbahnmarkierungen und hilft mit Lenk- oder Bremsingriffen, in der Spur zu bleiben. Dies wird jedoch oft als übergriffig empfunden, weshalb viele Fahrer das System deaktivieren – dabei kann es 10 bis 20 Prozent der Unfälle, die durch Abkommen von der Fahrbahn passieren, verhindern. Wird in Kombination mit ACC zu einem Stauassistenten, der das Stresslevel verringern kann.



## Einparkassistent

Im Gegensatz zu simplen Parkpiepsern vermessen Einparkassistenten beim Vorbeifahren die Größe einer Parklücke. Ist sie groß genug, kann der Wagen selbstständig in die Lücke lenken, der Fahrer muss meist nur Gas und Bremse betätigen. Ganz neue Systeme parken sogar vollständig autonom ein, der Fahrer muss den Vorgang jedoch überwachen und im Notfall eingreifen. Einparkassistenten werden als sehr hilfreich angesehen. Kein Wunder: Bei 30 Prozent der Versicherungsschäden handelt es sich um Parkunfälle, und diese lassen sich laut Studien mit entsprechender Technik um ebenfalls 30 Prozent reduzieren.

## Totwinkelassistent

Auch Spurwechselassistent genannt. Warnt vor Fahrzeugen im toten Winkel auf der Nebenspur oder beim Rückwärts-Ausparken in den fließenden Verkehr hinein. Spurwechselunfälle werden um knapp 30 Prozent reduziert. Wird von den meisten Fahrern als hilfreich eingeschätzt und ist auch daher empfehlenswert.





### Nachtsichtassistent

Durch den Einsatz von Infrarotkameras lassen sich Menschen, Tiere und sonstige Objekte sichtbar machen, die nicht vom Scheinwerferlicht erfasst werden. Klassische Systeme blenden ein Bild der Nachtsichtkamera im Kombi-Instrument ein. Das reduziert den Nutzen der Systeme, da nachts auf schlecht beleuchteten Straßen die Augen zwischen Bildschirm und Straße hin- und herwandern müssen. Neuere Systeme blenden daher Informationen ins Head-up-Display ein oder nutzen einzelne LED-Spots der Frontscheinwerfer, um Objekte anzustrahlen. Nachtsichtassistenten werden überwiegend in Oberklasse-Fahrzeugen angeboten. Die Datenlage zur Unfallvermeidung ist dünn, keine Empfehlung.



### Notbremsassistent

Einer der wichtigsten Assistenten überhaupt: Sensoren überwachen das Umfeld, leiten selbstständig Bremsungen ein und reduzieren die Unfallwahrscheinlichkeit um rund 25 Prozent. In den meisten Neuwagen seit Jahren serienmäßig.



### Tempoassistent (ISA)

„ISA“ steht für „Intelligent Speed Adaption“ und warnt beim Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Die Tempo-Informationen stammen von der Navig Karte bzw. der Frontkamera und sind daher nicht sehr zuverlässig, wodurch das System oft als bevormundend empfunden wird. Obwohl fast jeder dritte Unfall mit Todesfolge in Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit steht, sind die schlichten und fehleranfälligen Systeme keine Empfehlung wert.



### Lichtassistent

In kaum einem anderen Bereich waren die Fortschritte der letzten Jahre so groß wie beim Licht. Moderne LED-Scheinwerfer leuchten nicht nur sehr hell, sie sind auch in der Lage, bei Gegenverkehr automatisch auf- und abzublenden. Oder sie maskieren den Gegenverkehr, sodass dieser nicht geblendet wird, obwohl das Fernlicht den rechten und linken Straßenrand erhellt. Die Topsysteme von Mercedes verfügen über mehr als eine Million Pixel und können derart präzise leuchten, dass sich sogar Hinweise und Warnmeldungen auf den Asphalt projizieren lassen. Die Investition in besseres Licht lohnt so gut wie immer. Auf Autobahnen und Landstraßen könnten knapp 20 Prozent der tödlichen Unfälle durch besseres Licht verhindert werden. Selbst Kleinwagen sollten daher nicht mehr ohne LED-Scheinwerfer vom Band laufen. Auch Lichtassistenten, die Fahren mit Dauerfernlicht ermöglichen, sind ihr Geld wert.

### Verkehrszeichenassistent

Auch Schilderererkennung genannt. Eine Kamera registriert Verkehrszeichen und blendet sie im Kombi-Instrument oder Head-up-Display ein, ohne selbstständig die Geschwindigkeit anzupassen. Gerade bei häufig wechselnden Tempolimits eine nützliche, wenn auch nicht zu 100 Prozent zuverlässige Information.



## Aus assistiert wird autonom

Mit dem Level-3-System Drive Pilot macht Mercedes den nächsten Schritt.



Mit einer Taste am Lenkrad wird der Drive Pilot aktiviert. Die Sensoren der bisherigen Assistenzsysteme werden u. a. durch Laserscanner und hochauflösende Karten ergänzt. Der Aufpreis in der S-Klasse beträgt knapp 6000 Euro



■ Weder Audi noch BMW, und schon gar nicht Tesla: Als erster Hersteller hat es Mercedes geschafft, vom KBA die Zulassung für ein echtes autonomes Fahrsystem zu erhalten. Der für EQS und S-Klasse bestellbare Drive Pilot erlaubt auf Autobahnen im Stau bis 60 km/h, die Hände vom Steuer und die Augen von der Straße zu nehmen – um beispielsweise aufs Handy zu schauen oder ein Buch zu lesen. Der Fahrer muss jedoch in der Lage sein, das Steuer jederzeit nach Aufforderung innerhalb weniger Sekunden zu übernehmen. Schlafen darf er daher nicht. 60 km/h und nur im Stau klingt weniger spektakulär, als es ist. Der Unterschied zu den bisherigen Level-1- und Level-2-Systemen betrifft nämlich die Haftungsfrage: Klassische Assistenten dienen lediglich der Unterstützung und müssen permanent vom Menschen überwacht werden. Die Verantwortung für Unfälle bleibt beim Fahrer. Ab Level 3 geht die Haftung auf den Hersteller über, falls es während der Drive-Pilot-Nutzung kracht. Die engen Systemgrenzen stellen zudem nur den ersten Schritt dar: So hat die UNECE vor wenigen Wochen die Höchstgeschwindigkeit für autonome Fahrsysteme von 60 auf 130 km/h angehoben. Wann der Drive Pilot dieses Tempo schafft, verrät Mercedes derzeit jedoch noch nicht.

die aktuelle Höchstgeschwindigkeit ein, passen das Tempo an kommende Kurvenradien an und erhöhen so neben der Sicherheit auch den Fahrkomfort. Die aktuellen Helfer zu benutzen, stellt längst keine Qual mehr dar. Mit dem Fortschritt autonomer Fahrfunktionen erhöht sich auch die Qualität der Assistenten, da immer mehr und immer bessere Sensoren ein präziseres Bild der Fahrzeugumgebung generieren.

### Was bringen sie wirklich?

Wir haben versucht, die Wirksamkeit der zehn gebräuchlichsten Assistenzsysteme mit Zahlen zu belegen. Die Studienlage hierzu fällt jedoch dünn aus, zudem sind einige Untersuchungen schon über zehn Jahre alt und beschreiben dadurch gar nicht mehr den aktuellen Stand der Technik.

Konkrete Werte zu finden, um wie viel Prozent ein bestimmter Assistent die Unfallwahrscheinlichkeit senkt, ist daher gar nicht so einfach. Beispiel Totwinkelwarner: Nach Informationen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) haben nur zwei Prozent der Kaskofälle mit Spurwechseln zu tun. Wenn man bedenkt, dass die meisten Bestandsfahrzeuge keinen solchen Assistenten an Bord haben und dass man bei denen, die ihn haben, nicht

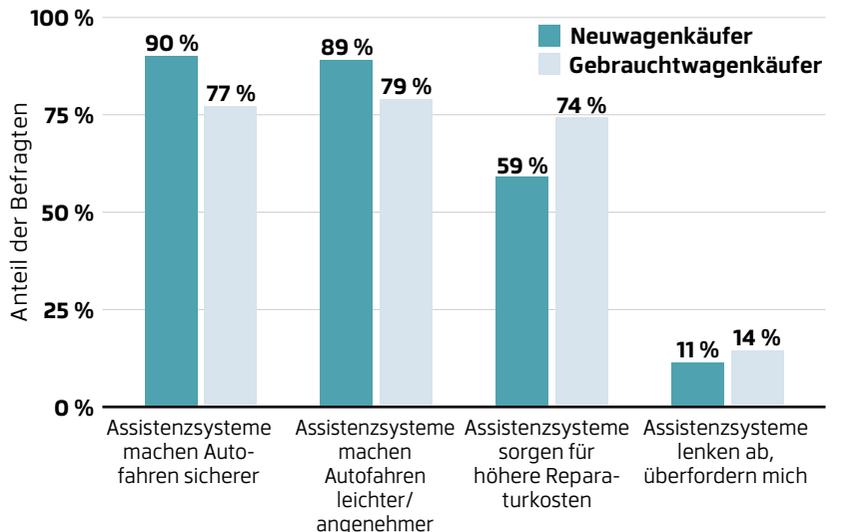
ohne Weiteres sagen kann, ob er aktiv war, wird klar, wie übersichtlich das statistische Material ausfallen muss. Zudem lassen sich die einzelnen Systeme gar nicht mehr isoliert betrachten, da sie in Assistenzpaketen angeboten werden und im Verbund agieren. Die Aussagen in diesem Artikel basieren daher auf Erfahrungen aus unserem Testalltag mit verschiedenen Modellen aus allen Fahrzeugklassen und dienen der Orientierung.

Immerhin unterhalten einige große Hersteller Abteilungen zur Unfallforschung, die sich Fahrzeuge nach Crashes besorgen und intensiv untersuchen. Aus der Unfallforschung von Mercedes sind sogar konkrete Zahlen zu hören: Die Kombination aus aktivem Spurhalter, Totwinkelwarner, ACC und dem Bremsassistenten soll die Unfallwahrscheinlichkeit um 41 Prozent senken. Einzeln betrachtet hat der Totwinkelassistent laut Mercedes den größten Nutzen, gefolgt vom Notbremsassistenten. Der Notbremsassistent ist heute in vielen günstigen Autos serienmäßig an Bord, da er von der Verbraucherorganisation Euro NCAP seit 2016 bei der Bewertung der Fahrzeugsicherheit honoriert wird.

Konkreter mit dem Thema Unfälle beschäftigen sich auch die, die sie bezahlen müssen, sprich Versicherungen: So rechnet der GDV beim

## Autofahrer sehen Fahrassistenzsysteme überwiegend positiv

Käufer sowohl von Neu- als auch von Gebrauchtfahrzeugen haben inzwischen eine sehr hohe Meinung von Assistenten und finden, dass diese Sicherheit und Komfort erhöhen würden. Eine Ablenkung befürchten nur wenige, als Hauptnachteil werden höhere Reparaturkosten genannt.



Quelle: Statista 2022

# EU schreibt Assistenzsysteme für alle Neuwagen vor

Seit Juli 2022 müssen alle neu auf den Markt gebrachten Fahrzeuge schon in der Basisversion eine ganze Reihe von Assistenzsystemen an Bord haben (siehe Liste rechts). Ab 2024 sind sie in allen Neufahrzeugen Pflicht. Jeder Kleinwagen hat dann mehr Technik an Bord als Luxuslimousinen vor 20 Jahren. Was auf den ersten Blick als erfreuliche Meldung erscheint, könnte in der Praxis jedoch Tücken aufweisen: Der Gesetzgeber definiert nämlich nur simple technische Mindestanforderungen, beispielsweise beim

intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA). Dieser bimmelt oder vibriert beim Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit und aktiviert sich bei jedem Motorstart automatisch. Er bezieht seine Tempo-Informationen jedoch aus den (oft veralteten) Navi-Daten oder der (fehleranfälligen) Frontkamera. Daher steht zu befürchten, dass der ISA vom Fahrer routinemäßig deaktiviert wird, was immerhin möglich sein soll. Der Sicherheit im Straßenverkehr ist damit nicht geholfen.

## Diese Helfer sind künftig Pflicht:

- Notbremsassistent
- Spurhalteassistent
- intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA)
- Notbremslicht (blinkt bei starkem Bremsen)
- Unfalldatenspeicher, auch als „ereignisbezogene Datenaufzeichnung (Blackbox)“ bekannt
- Müdigkeits- und Aufmerksamkeitswarner
- Rückfahrassistent
- Reifendrucküberwachung
- Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperr

Notbremsassistenten mit einer Reduktion der Unfälle bei Querverkehr (Kreuzungen etc.) um 20 Prozent. Erkennt das System auch Fußgänger, sinken die Zahlen gar um rund 25 Prozent. Was umso erfreulicher ist, da Unfälle mit Querverkehr rund ein Drittel aller Zusammenstöße ausmachen. Über alle Crash-Arten hinweg rechnet der GDV bei schneller Ver-

breitung von Assistenzsystemen mit einer allgemeinen Reduktion der Unfallzahlen bis zum Jahr 2040 um über 20 Prozent.

Und dass sich die Systeme schnell durchsetzen, dafür sorgt derzeit die EU: Für die Typzulassung ganz neuer Fahrzeuge bedarf es seit Juli 2022 einer ganzen Reihe von serienmäßigen Assistenzsystemen (siehe oben). Ab

2024 muss sie dann jeder Neuwagen an Bord haben. Die Krux an der Verordnung lässt sich jedoch dem Kleingedruckten entnehmen: Damit Autos nicht unbezahlbar werden, stellt die EU nur geringe technische Mindestanforderungen. Anders formuliert: Die Systeme dürfen so simpel, nervig und fehleranfällig wie vor 15 Jahren sein und könnten Autofahrer davon abhalten, sie zu benutzen.

Darüber hinaus befürchten Verbraucherschützer, dass sich die Systeme nach einer zukünftigen Verschärfung der Verordnung gar nicht mehr deaktivieren lassen. Eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit würde der Geschwindigkeitsassistent nicht mehr zulassen – selbst wenn sie im Einzelfall ungefährlich oder gar angebracht wäre.

## Fazit: Der Weg stimmt

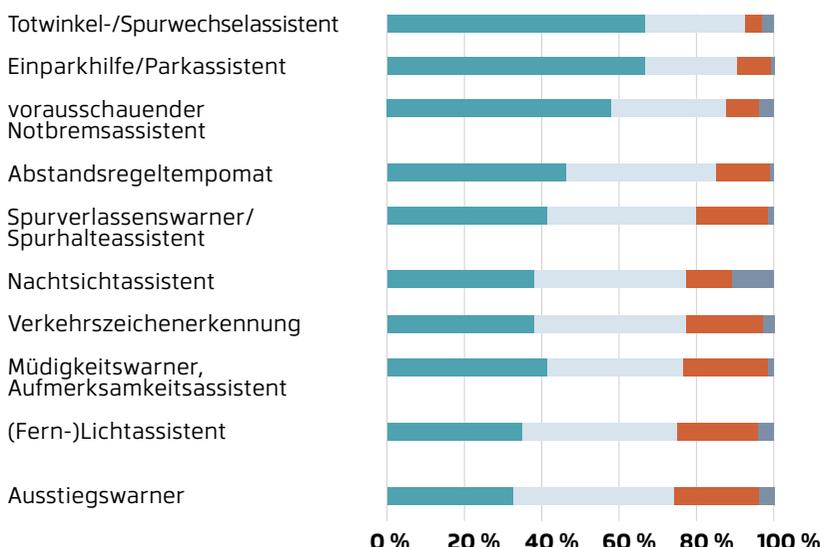
Obwohl sich die Schutzwirkung einzelner Assistenzsysteme nicht immer klar beziffern lässt, steht der positive Einfluss auf die Sicherheit insgesamt außer Frage. Die heutigen Systeme funktionieren so gut, dass sie von Autofahrern positiv wahrgenommen und gern genutzt werden. Diese erfreuliche Entwicklung sollte die EU nicht mit unausgegorenen Verordnungen gefährden.

**Text:** Dirk Gulde

**Fotos:** Adobe Stock, Achim Hartmann, Audi, BMW, Hans-Dieter Seufert, Ford, Mercedes-Benz AG, Rossen Gargolov, Renault, VW

## Das Fahrassistenzsystem bewerten für sich persönlich als ...

■ sehr nützlich und hilfreich   ■ eher nützlich und hilfreich  
 ■ weniger/gar nicht nützlich und hilfreich   ■ „weiß nicht“



Quelle: Forsa im Auftrag der DEKRA

# GROSSE LIEBE GESUCHT?

127 Klassiker zum Verlieben.

[www.motor-klassik.de](http://www.motor-klassik.de)



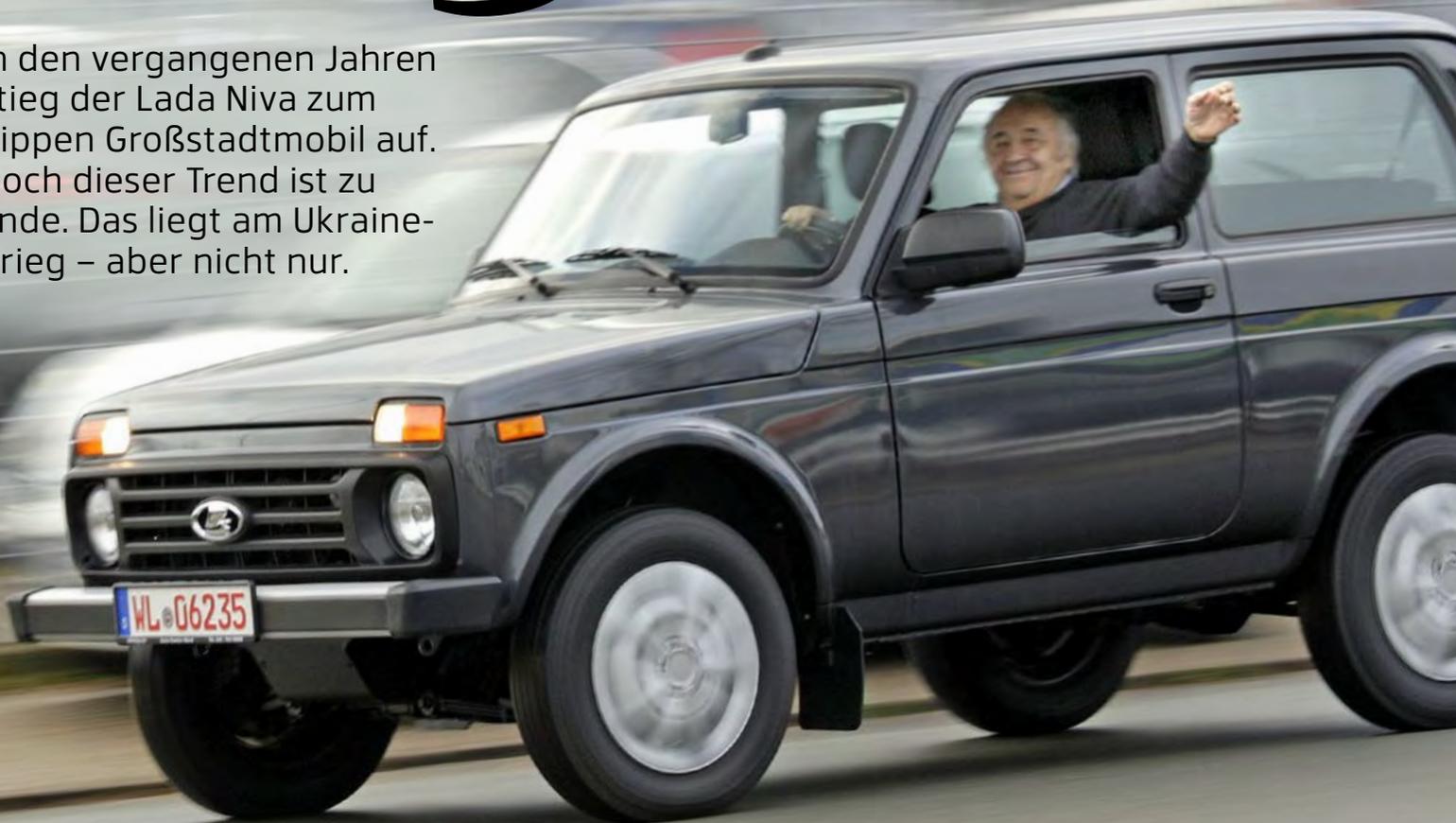
Der Motor Klassik Ratgeber für Old- & Youngtimer.

Jetzt im Handel oder unter: +49 781 639-6659  
[motorklassik@burdadirect.de](mailto:motorklassik@burdadirect.de) | [motor-klassik.de/spezial](http://motor-klassik.de/spezial)

Jedes Auto hat seine Geschichte.

# Das Ende einer Legende

In den vergangenen Jahren stieg der Lada Niva zum hippen Großstadtmobil auf. Doch dieser Trend ist zu Ende. Das liegt am Ukraine-Krieg – aber nicht nur.



**Abschiedstour:  
Ex-Lada-Importeur  
und Händler Dieter  
Trzaska im Lada  
Niva mit 1,7  
Litern Hubraum  
und 83 PS**

**L**andlust treibt sie rüber auf die andere Elbseite nach Neu Wulmstorf (Niedersachsen): Hamburger auf der Suche nach dem einfachen Lebensgefühl. Am besten auf vier Rädern und kompatibel mit dem gewohnten City-Kosmos aus Altbauwohnung und permanentem Parkplatznotstand im Szeneviertel. Bei Lada in Neu Wulmstorf finden die meisten, wonach sie suchen: einen kleinen, simplen Geländewagen, jederzeit startklar für die kleinen Stadtfuchten zwischendurch – den Niva.

## Renaissance in deutschen Großstädten

Dieter Trzaska hat dem aktuellen Liebling deutscher Großstädter den besten Platz in seinem Autohaus spendiert und obendrein ein Zelt aufs Dach gepflanzt. „Dachzelt und Lada Niva – beide Trends passen momentan ganz gut zusammen“, sagt der 77-Jährige und setzt sich auf einen der beiden Campingstühle auf dem Kunstrasen im

Verkaufsraum. In den vergangenen Jahren hat sich der Oldtimer frisch vom Band vor allem ein Biotop mehr und mehr erschlossen: deutsche Großstädte. Der knuffige Kraxler gilt als schick, vor allem in Berlin, Hamburg, München und Stuttgart. Allein 2019 wurden 1827 Niva in Deutschland neu zugelassen, in den Jahren darauf waren es 1250 (2020) und 1413 (2021). Im gerade abgelaufenen Jahr nur noch um die 600. Trzaska schätzt, dass in Deutschland derzeit noch rund 100 bis 120 Lagerfahrzeuge zu verkaufen sind. Preis: rund 15 000 Euro. „Für viele ist das ein idealer Zweitwagen“, sagt er.

Neue Niva sind derzeit nicht in Sicht, vor allem wegen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des damit verbundenen Wirtschaftsembargos. Wichtige Bauteile westlicher Zulieferer können das Lada-Werk in Toljatti nicht erreichen, das „Feld“ (so in etwa die deutsche Übersetzung für „Niva“) darf nicht nach Europa exportiert werden.

**Gute Versorgungslage:** das zentrale Ersatzteillager in Neu Wulmsdorf. „Es gibt immer Wege, an Ersatzteile zu kommen“, sagt Dieter Trzaska (Hintergrund)

**Knappes Gut:** neue Lada Niva (4x4) vor dem Autohandel von Dieter Trzaska in Neu Wulmsdorf. Links der längere Fünftürer

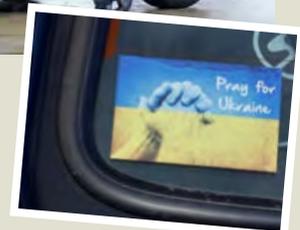


Die Bronto-Variante von Jan Reiländer gilt als „AMG von Lada“. Der 36-Jährige fährt seinen Lada im Alltag und in Offroad-Parks. Dort hat er sogar mal einen Hummer abgeschleppt. Eine „nennenswerte Panne“ habe er noch nicht gehabt, sagt er. Per Aufkleber demonstriert Reiländer seine volle Solidarität mit der Ukraine

**Jan Reiländer**  
Norderstedt



„Es gibt keine Assistenzsysteme, die mich ablenken könnten. Ich bin als Fahrer daher immer konzentriert“



**Buxtehude, Gewerbegebiet Erlengrund:** Hier ist der Firmensitz des Ex-Lada-Importeurs Dieter Trzaska. Heute verkauft er Restbestände

tiert werden. Doch bereits vor dem Krieg war der Wagen nur noch als Kleinserie zulassungsfähig. Eine Großserien-Homologation scheiterte unter anderem am mangelhaften Fußgängerschutz. Auch neuere Modelle haben nicht mal einen Lenkrad-Airbag. Kurzum: Die Sicherheitsausstattung des Geländewagens, der auch als Taiga und 4x4 gehandelt wird, ist für manche nicht mehr zeitgemäß.

**Dieter Trzaska: Lada-Händler seit 1975**

Ende 2019 stoppten die Russen den offiziellen Export nach Europa. „Nach Ente und Käfer geht wieder eine Legende“, sagt Dieter Trzaska, seit 1975 Lada-Händler und ab 1999 offizieller Importeur für Deutschland und Österreich. Der Niva ist für ihn „ein Auto, das man lieben muss, wenn man seine Vorteile nutzt: günstig und im Gelände unschlagbar“. Dass fabrikneue Niva es kaum mehr nach Deutschland schaffen werden, heißt aber



Doppel-Niva:  
Händler Dieter  
Trzaska und  
Redakteur Maintz  
neben Niva und  
Niva Travel (vorn)

„Mit Vernunft hat dieses Auto nichts zu tun. Aber nach Hause gekommen bin ich im Niva bisher immer“

Timo Lieckfeld  
Elmshorn



Timo Lieckfeld aus Elmshorn besitzt bereits seinen dritten Lada Niva. Das aktuelle Modell fährt er seit 2021. Preis: 16 990 Euro. Rund 4000 Euro hat der 36-Jährige in Zubehör wie Dachgepäckträger und Zusatzscheinwerfer investiert. „Für mich ist das Autofahren pur“, sagt er. Als Firmenwagen bewegt der Norddeutsche einen Ford Kuga: „Darin bin ich nur Passagier, im Lada Fahrer“



nicht, dass der robuste Russe über Nacht von deutschen Straßen verschwinden wird. „Die Ersatzteilversorgung ist unproblematisch“, sagt Trzaska und steigt in seinen Niva Travel, der mal als Nachfolger auserkoren war, aber nie den Durchbruch geschafft hat. Seine Existenz geht auf Ladas Kooperation mit Chevrolet zurück. „Der Travel ist kein Renner geworden“, so Trzaska. Ganz anders das Original: Mehr als 2,5 Millionen Mal wurde es gebaut.

Die Fahrt führt ins zentrale Lada-Ersatzteillager, ein paar Autominuten vom Büro entfernt. Gerade ist ein Lkw angekommen, der Pakete mit Teilen abholen soll. Ein Kollege transportiert fertige Sendungen zum wartenden Laster. Die simple Technik des Niva ist zugleich dessen Lebensversicherung – er ist leicht zu reparieren. Schwachstellen verstecken sich nicht in Untiefen von Steuergeräten und Bordcomputern, sondern sind oft mechanischen Ursprungs. „Man kann fast alles selber machen“, sagt Timo Lieckfeld, der seinen Niva vergangenes Jahr gekauft hat. „Ich bin immer nach Hause gekommen.“ Der 36-Jährige ist im Vorstand der Lada Niva Interessengemeinschaft (IG). Der Verein lässt Jugendliche in Thüringen ein älteres Modell aufbereiten. Sie lernen so von der Pike auf, wie ein Auto konstruiert ist. „Mit einem modernen Modell wäre das deutlich schwieriger“, so Lieckfeld.

### Auf Befehl der Regierung konstruiert

Der Niva schloss eine Lücke im sowjetischen Autobau. Für die Stadtbevölkerung gab es mit dem Lada 1200 (WAS-2101, Schiguli) bereits ein einfaches Auto auf Basis des Fiat 124. Ein ziviler Alltagswagen für schlechte Landstraßen, Feldwege und Wälder im Riesenreich fehlte noch. Der Entwicklungsauftrag kam 1970 direkt aus der Sowjetregierung, zwei Jahre später war der erste Prototyp

Eigentlich nutzt Rolf Stadler aus Heppenheim in Hessen seinen 14 Jahre alten Niva für die Jagd. Als sein neuer Dienstwagen wegen der Chipkrise nicht geliefert werden konnte, musste der Lada auch im Alltag ran. Der Preis: ein neues Getriebe

**Rolf Stadler**  
Heppenheim



„In Wald und Feld ist der Niva ein echter **Traktor**. Im Gelände ideal: der kurze Radstand von 2,20 Metern“



fahrbereit. Eine Eigenkonstruktion, weitgehend ohne Fiat-Blaupause. Die erste Serie kam 1977, ein Jahr später glänzte der WAS-2121 auf dem Autosalon Brüssel: selbsttragende Konstruktion, permanenter Allradantrieb mit sperrbarem Mitteldifferenzial, vorn Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, hinten Starrachse mit vier Längslenkern und Panhardstab. Eine manuelle Getriebereduktion verdoppelte die Zahl der Vorwärtsgänge. Zünd- und Türenschlüssel waren nicht identisch, sodass der Wagen bei laufendem Motor verschlossen werden konnte – in sibirischen Wintern ein großer Vorteil. In ersten Verkaufsprospekten bewarb Lada seinen Neuen als „robustes Allrad-Geländefahrzeug mit Limousinen-Charakter“. Dieser schon vom Range Rover bekannte Ansatz kam im Westen gut an. auto motor und sport nannte den Niva 1978 „Golf auf Stelzen“ und lobte den Preis von 15 600 Mark.

Einen Russen in Deutschland zu fahren, konnte zu Zeiten des Kalten Krieges gelegentlich Diskussionen entfachen. Der Niva stand allerdings immer etwas über den Dingen. Feuerwehren und Katastrophenschutz zogen den Allradler vom Klassenfeind gerne zum Staatsdienst ein – vor allem aus Mangel an westlichen Alternativen.

Auch heute kommt es manchmal noch zu Entgleisungen. Lada-Händler Trzaska berichtet vom abgetretenen Außenspiegel eines Kunden und einem „üblen Anruf zu Beginn des Krieges. Doch so was ist weniger geworden“, sagt er, der sich immer gegen den russischen Angriffskrieg ausgesprochen hat. Die große Fan-Gemeinde hoffe, dass „ihr“ Niva irgendwann zurückkommt.

**Text:** Claudius Maintz

**Fotos:** Sven Krieger, Claudius Maintz, Lada, Picture Alliance (1), Hans Peter Seufert (1)

## HISTORIE

### Exportschlager aus der Sowjetunion



Vorserienmodelle in den Straßen von Togliatti (Toljatti). Allerdings war der WAS-2121 nicht für die Stadt, sondern eher für ländliche Pisten konstruiert



Vor 45 Jahren wurde der Niva als WAS-2121 präsentiert. Er verkaufte sich weltweit. Die Auslandsmodelle sollen qualitativ besser sein als die für Russland



Kein Überflieger, aber im Test von auto motor und sport hob der „Golf auf Stelzen“ kurz ab. „Niva“ heißt übersetzt in etwa „Acker“ oder „Feld“



Auch bei der „Paris-Dakar“ fuhr Lada mit. Der Niva (Foto) von Christian Duboscq kam 1979 auf Rang 42. Andere Niva schafften 1982 und 1983 Platz zwei



**Horrorszenario:**  
Wenn der Steuertrieb versagt, können Ventile und Kolben miteinander kollidieren. Der Schaden ist teuer oder gar irreparabel

# Steuer-Erklärung

In fast jedem Verbrennungsmotor treiben Zahnriemen oder Ketten die Nockenwellen an. Falls der Steuertrieb jedoch versagt, kann das schlimme Folgen haben. Worauf müssen Gebrauchtwagen-Interessenten achten?

**A**ndreas Glas war 37 Jahre alt, als er einen Geistesblitz hatte, der die Automobilwelt verändern sollte. Der Juniorchef der Glas-Werke in Dingolfing reparierte zu Hause eine defekte Küchenmaschine, und dabei fiel ihm ein kleiner Zahnriemen auf, der den Motor mit dem Getriebe verband. Ein solches Teil, erkannte Glas, könnte doch auch zum Antrieb der Nockenwelle im neuen Einlitermotor taugen.

Und so geschah es: Glas-Chefkonstrukteur Leonhard Ischinger ersetzte die zunächst vorgesehene Rollenkette durch einen Zahnriemen. Es war der Beginn einer steilen Karriere, die in den 80er-Jahren richtig Fahrt aufnahm. Heute hat der Riemen die Steuerkette nach Stückzahlen längst überholt, er beherrscht das Segment der kleineren Motoren. Zahnriemen sind preiswerter, leichter und leiser als Ketten, im Bauraumbedarf liegen

sie zwischen einspurigen Simplex- und doppelten Duplex-Ketten. Wo Ketten hydraulische Spanner brauchen, kommen Zahnriemen mit mechanischen Spannrollen aus. Ketten laufen im Ölraum des Motors, Riemen zumeist trocken in einem eigenen Gehäuse.

Steuerketten behaupten ihren Platz dort, wo das Motoren-Layout besonders komplex ist, also bei V-Aggregaten ab sechs Zylindern. Doch

die Grenzen sind fließend: In einigen Fällen kombinieren die Entwickler Ketten mit Riemen, und bei Exoten vom Schläge eines Ferrari F360 übernehmen zwei Zahnriemen den Steuertrieb. Auf der anderen Seite haben mehrere Hersteller in den 2000er-Jahren ihre kleineren Motoren auf Ketten umgestellt, allen voran Volkswagen mit dem 1.4 TSI, der die Kennziffer EA111 trug.

So weit die Technik. Und was muss man über beide Bauteile wissen, wenn man sich für einen Gebrauchten interessiert? Vor allem dies: Zahnriemen sind grundsätzlich Verschleißteile. Am höchsten belastet sind die Kanten und die Zahnprofile, die sich im Extremfall ablösen können. Ein Riemen altert auch, wenn das Auto kaum oder nicht bewegt wird, deshalb geben die Hersteller für den Austausch ein Kilometer- und ein Zeitintervall vor. Die Wechselfristen unterscheiden sich jedoch stark. Was sagen Praktiker dazu?

### Vorsicht bei Verkürzung!

„Falls ein Hersteller ein ohnehin kurzes Intervall weiter verkürzt, wäre ich sehr vorsichtig“, erklärt Mark Seidt, der beim Bosch-Dienst Ehnes in Winterbach bei Stuttgart arbeitet und zudem einen Mercedes-Tuningbetrieb führt. BMW zum Beispiel hat beim kleinen M40-Vierzylinder aus den 90er-Jahren das Intervall auf 40 000 Kilometer heruntergesetzt.

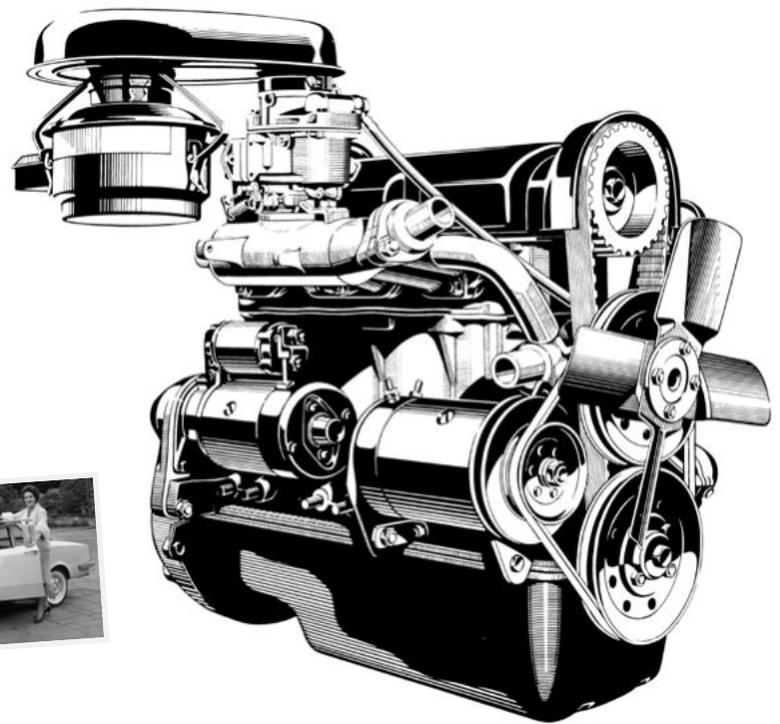
Heute jedoch seien die Materialien viel besser geworden, sagt Seidt. „Wenn ein Riemen in einem Benzinmotor eine Wechselfrist von 15 Jahren und 250 000 Kilometern hat, kann man auch mal geringfügig um ein paar Kilometer überziehen. Bei Dieseln wäre ich da aber viel vorsichtiger. Im Zweifelsfall sollte der Kunde die Beurteilung des Riemens einem Fachmann überlassen.“

Ein Sonderfall sind Zahnriemen, die reibungsarm im Ölbad laufen, ähnlich wie Ketten. Ford hat diese Technologie 2008 bei seinen EcoBoost-Dreizylindern eingeführt; Peugeot, Citroën und Opel zogen nach.

Was jedoch viele Kunden und manche Werkstätten nicht wissen: Der Motor darf nur mit dem vom Hersteller freigegebenen Öl befüllt werden. Andere Öle können Säuren enthalten, die Partikel vom Riemen ablösen. Ende Januar 2023 musste der Stellantis-Konzern in Deutschland mehr als 74 000 Autos mit 1,2-Liter-Benzinmotor zurückrufen. Bei ihnen bestand die Gefahr, dass die abgelösten Teilchen die Vakuumpumpe des Bremskraftverstärkers verstopften.

## DER ZAHNRIEMEN-PIONIER

Schick und innovativ: Der Glas S 1004 von 1962 war ein viersitziges Coupé. Der Zahnriemen in seinem 42 PS starken Einliter-OHC-Motor kam von Continental, er basierte auf einer Entwicklung von Uniroyal aus den 1940er-Jahren



Steuerketten hingegen sollten solche Probleme nicht kennen: Sie sind auf Lebensdauer des Motors ausgelegt – sagen die Hersteller. In der Praxis gilt dies jedoch nur für die robusten Duplex-Ketten. Simplex-Ketten unterliegen einer stärkeren Längung, weil an Bolzen und Laschenlöchern höherer Verschleiß auftritt. Wenn er an jedem Glied einer 100-teiligen Kette nur drei Hundertstel Millimeter beträgt, kommen schon drei Millimeter zusammen. Dadurch laufen die Nockenwellen der Kurbelwelle leicht nach, und darunter leiden Leistung, Drehmoment, Verbrauch und Abgasverhalten. In modernen Autos erkennen Sensoren das Problem und senden eine Warnung ins Fahrerdisplay. Aber nicht jedes Auto ist so schlau.

### Achtung bei Längung!

Ab einer gewissen Längung nimmt der Verschleiß an der Kette und den Kettenrädern exponentiell zu. Und dann wird's gefährlich, denn jetzt kann die Kette überspringen oder sogar reißen. Als Folge kann der im Ausschubtakt nach oben fahrende Kolben die Auslassventile treffen, die noch nicht ganz geschlossen sind. Die einzigen Motoren, bei denen das nicht passieren kann, sind die sogenannten Freiläufer; bei ihnen verhindert eine niedrige Verdichtung oder eine spezielle Kolbengeometrie die

Berührung. Aber ihre große Zeit ist längst vorbei.

Autos aus den 2000er-Jahren hingegen sind von Kettenschäden besonders oft betroffen. Das gilt zunächst für den bereits erwähnten 1,4-Liter-TSI und den im Volkswagen-Konzern ebenfalls weit verbreiteten 1.2 TSI. Speziell von 2006 bis 2008 gingen viele dieser kleinen Vierzylinder an gelangten Ketten zugrunde, manchmal kurz nach Ablauf der Garantiefrist und nach 60 000 Kilometern. Wie viele es waren, lässt sich kaum klären. VW sprach von Schäden „im Zehntel-Promille-Bereich“ und von etwa 5000 defekten 1.2 TSI.

Aber auch Premium-Hersteller aus Deutschland haben keine reine Weste. Audi übernahm die TSI-Probleme in seine kleinen Modelle. Mercedes brachte 2002 den Vierzylinder-Benziner M 271 heraus, der – anders als sein Vorgänger – nur eine Simplex-Rollenkette besaß. Sie neigte zu frühzeitiger Längung – vor allem, wenn der Besitzer den Ölwechsel vernachlässigt hatte oder sehr viel Kurzstrecke gefahren war.

### Zahnräder mit Karies

Beim V6-Benzinmotor M 272, der 2004 erschien, und seinem V8-Pendant M 273 (2005) baute Mercedes eine klassische Duplex-Kette ein. Diesmal jedoch patzten die Schwaben

## KETTENTYPEN



### Hülsenkette

Hier entfallen die Rollen. Die Hülsen sind größer und befinden sich direkt mit den Kettenrädern im Eingriff. Die große Gelenkfläche sorgt für niedrigen Verschleiß, deshalb werden Hülsenketten häufig bei hohen Beanspruchungen eingesetzt.



### Rollenkette

Die Rollenkette ist der souveräne Bestseller unter den Steuerketten. Jedes ihrer Innenglieder besteht aus zwei Innenlaschen, zwei in die Laschenaugen eingepressten Hülsen sowie zwei Rollen, die sich über den Hülsen drehen.



### Zahnkette

Bei der Zahnkette sind Mittel- und Innenlaschen so ausgebildet, dass sie die Kraftübertragung zum Kettenrad leisten können. Zahnketten laufen sehr leise, stellen aber hohe Ansprüche an die Schmierung. Für hochbelastete Motoren eignen sie sich nur bedingt.

beim Stirnrad der Ausgleichswelle, das als Umlenkrad diente, indem sie mangelhaft gehärtetes Material verwendeten. Nach etwa 60 000 bis 140 000 gefahrenen Kilometern waren die Zähne in manchen Motoren so stark abgeschliffen, dass die Kette übersprang. Ende 2006 stellte Mercedes das Problem ab.

Auch bei BMW sollten Gebrauchtwagen-Interessenten bei einigen Mo-

dellen ganz genau hinschauen. Dies gilt vor allem für die Einser und Dreier, die Motoren von 1,6 bis 2,0 Litern Hubraum hatten. Schon der Benziner N45 (2003 bis 2011) litt an über- oder abspringenden Steuerketten. Beim N43 und beim Diesel N47 (beide ab 2007) kam ein Problem mit den Gleitschienen hinzu, die offensichtlich aus minderwertigem Material bestanden. Einige BMW-Fahrer berichteten

von völlig zerbröselten Schienen, deren Reste sich mit dem Öl im Motor verkrümelten. Das Problem ging hier vom Kettenspanner aus: Wenn er undicht wurde und den Öldruck nicht mehr hielt, begann die bereits gelangte Kette zu flattern und Stücke aus den Schienen herauszuschlagen.

In unserer kleinen Kettenründer-Galerie, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, darf der

## DAS PRINZIP KETTENTRIEB

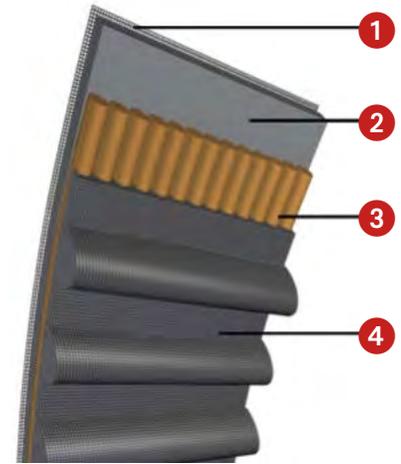


Bei einem DOHC-Vierzylinder in Reihenbauweise umläuft die Steuerkette (1) die beiden Nockenwellenräder (2), das untere im Bild ist verstellbar ausgeführt. Ihren Antrieb erhält die Kette vom kleinen Zahnrad auf der Kurbelwelle (3). Die Kette läuft an reibungsarmen Gleitschienen (4) entlang. Ein hydraulischer Spanner (5) übt auf eine von ihnen Druck aus, damit die Kette definiert straff bleibt. Damit kann er eine gewisse Längung ausgleichen

WIE LÄUFT EIN ZAHNRIEMENWECHSEL AB?

# Alter Polo, neuer Riemen

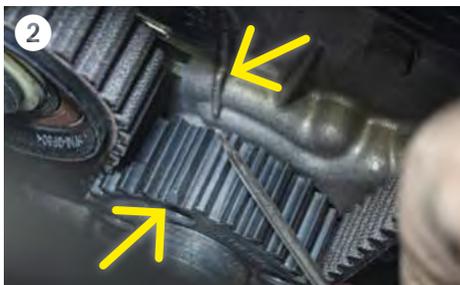
Der kleine VW vom Baujahr 2001 hat erst 31 000 Kilometer runter. Aber wegen des hohen Alters bekommt sein 1,4 Liter großer OHC-Motor einen neuen Zahnriemen – sinnvollerweise gleich samt Spannrolle und Wasserpumpe.



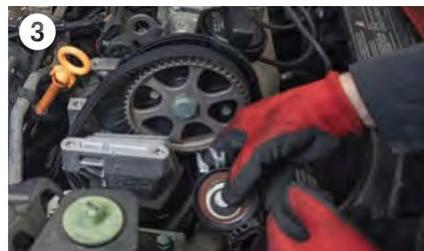
So ist ein klassischer Zahnriemen aufgebaut: abriebfestes Rückengewebe (1), Elastomerkörper aus hochbeständigem Synthekautschuk (2), Zugstrang aus Glasfaser, Stahl, Aramid oder Polyester (3), reibungsarmes Polyamidgewebe als Abdeckung der Zähne (4). Riemen, die im Ölbad laufen, sind ähnlich aufgebaut, unterscheiden sich jedoch im Detail bei den Materialien



Der Zahnriemenwechsel beginnt mit der Demontage der Bauteile, die im Weg sind: Luftfilterkasten, Radhausschale, Zahnriemenabdeckung und Keilriemen. Um die Riemenscheibe zu erreichen, muss der Motor nach Ausbau seines rechten Lagers abgesenkt und unterstützt werden. Der Monteur lässt das Kühlwasser ab



Der Kolben im ersten Zylinder wird auf den oberen Totpunkt eingestellt. Wenn alles passt, fluchtet der angeschliffene Zahn am Riemenrad der Kurbelwelle mit der Gussmarkierung (Bild oben). Zugleich zeigt am Nockenwellenrad die kleine Einprägung auf die Blechnase (Bild unten). Die Steuerzeiten dürfen sich während des Riemenwechsels nicht verstellen, deshalb werden die Räder blockiert. Nach dem Entspannen und dem Ausbau der halb automatischen Spannrolle lässt sich der Riemen abnehmen. Im nächsten Schritt wird die Wasserpumpe, die vom Riemen angetrieben wird, ausgetauscht



Nach der Kontrolle der Markierungen an den Riemenrädern wird der neue Zahnriemen aufgelegt, dabei darf er nicht feucht werden und nicht geknickt werden. Die neue Spannrolle wird montiert und vorgespannt. Alle weiteren Arbeitsschritte erfolgen in umgekehrter Reihenfolge zur Demontage



Der Austausch war notwendig: Der alte Zahnriemen ist auf seiner Rückseite rissig geworden. Obwohl der Polo-Motor einfach aufgebaut ist, hat die Aktion gut eineinhalb Stunden gedauert und etwas mehr als 300 Euro gekostet. Von ihnen entfielen etwa zwei Drittel auf die Arbeitszeit

BMW-Dreizylinder B38 (ab 2014) nicht fehlen. Und auch in Korea werden Kettentriebe gelegentlich unsauber konstruiert. Auffällig geworden ist der „Gamma“-Vierzylinder mit 1,4 und 1,6 Litern Hubraum (ab 2006) in den Hyundai-Modellen i20 und i30 sowie im Kia Rio und Kia Cee'd.

### Auf Geräusche achten!

Was können Autofahrer tun, um Kettenschäden zu vermeiden? Sie sollten auf rasselnde Geräusche beim Starten oder Abstellen des Motors horchen. Wenn diese länger als einige Sekunden dauern, sollten sie eine Werkstatt aufsuchen, am besten einen qualifizierten Instandsetzer. Die Motorschmiede in Oberhausen, auf



Schadensbild: Ein gerissener Zahnriemen zieht fast immer die Ventile in Mitleidenschaft. In vielen Fällen erwischt es auch die Kolben – das heißt Motor-Totalschaden

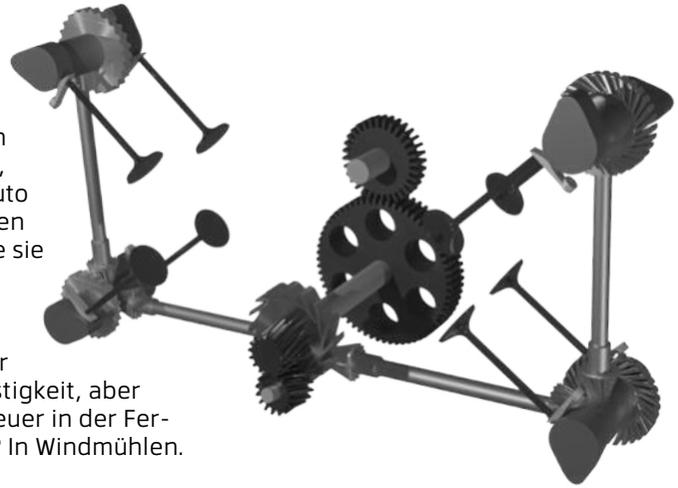
## ALTERNATIVEN ZU RIEMEN UND KETTE

# Geht's nicht auch anders?

Zahnriemen und Steuerketten sind im Verbrennungsmotor Standard. Dabei gibt es einige andere Möglichkeiten, die Nockenwellen auf mechanischem Weg zu steuern – zwei aufwendige Lösungen und eine besonders einfache.

## Königswelle

Die aufrecht stehende Welle, die ihren Namen von den beiden Kronenrädern hat, ist ein Klassiker der Technikgeschichte, vor allem im Motorradbau. Im Auto erlebte sie ihre Blütezeit zwischen den Weltkriegen. Porsche nutzte sie bis in die 60er-Jahre; die Grafik zeigt den legendären „Fuhrmann-Motor“, einen Boxer mit vier Königswellen. Die Stärke der Königswellen ist die Drehzahlfestigkeit, aber sie laufen relativ laut und sind teuer in der Fertigung. Und wo gibt es sie noch? In Windmühlen.



## Stoßstangen



Pragmatischer und preiswerter geht's nicht: Eine Nockenwelle genügt, sie liegt zumeist im Motorblock. Stoßstangen und Kipphebel betätigen die Ventile, Freiheitsgrade in der Steuerung gibt es nicht. Nach diesem Prinzip aus der Frühzeit des Automobils laufen noch heute in den USA viele Motoren vom Band, etwa der V8 der aktuellen Chevrolet Stingray. Der Zweiventiler dreht nur bis 6600/min – die Stoßstangen sind der limitierende Faktor.

## Stirnantrieb

Wie eine mechanische Uhr: Zwischen Kurbel- und Nockenwelle übertragen Zwischenzahnräder die Momente. Die Technik eignet sich speziell für niedrig drehende Dieselmotoren (hier der 2.5 TDI von VW aus dem Jahr 2003 mit seinen vier Zwischenrädern), aber dank ihrer hohen Präzision auch für Rennaggregate. Nachteile für Serienautos sind die Kosten, die hohen bewegten Massen und die Geräuschentwicklung.



**In großen und komplexen Motoren erfolgt der Antrieb fast immer über Ketten. In diesem V6 von Audi treiben Zusatzketten die Ausgleichswelle im Innen-V und die Ölpumpe an**

BMW spezialisiert, wechselt jedes Jahr mehr als 200 Steuerketten. Die Kosten beginnen bei 800 Euro; wenn der Motor ausgebaut werden muss, weil die Kette auf der Rückseite liegt, wird's doppelt so teuer.

Der turnusmäßige Zahnriemenwechsel ist ebenfalls keine Lappalie. Unter 250 Euro geht auch bei simplen Motoren – Beispiel VW Polo – nichts; mit steigendem Komplexitätsgrad erreicht er die 1000-Euro-Grenze.

Und wenn hier der Motor rausmuss – ein Thema, das bei vielen Modellen Stoff für lange Diskussionen liefert –, wird's ebenfalls locker vierstellig. Aber auch das ist noch viel günstiger als ein Motor-Totalschaden.

**Text:** Johannes Köbler  
**Fotos:** IMAGO, Hersteller, Shutterstock, Adobe Stock, Rossen Gargolov, Febi Bilstein,  
**3-D-Illustrationen:** Tim Adam

# DEUTSCHLANDS KOMPAKTE AUTO-SHOW



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

Immer topaktuelle Daten.

**NEU  
JETZT  
IM HANDEL!**

# So aktualisieren Sie Ihre Navigationskarte

Viele Autofahrer fahren mit veralteten Navigationskarten durch die Gegend. Dabei lässt sich aktuelles Kartenmaterial oft selbstständig am PC herunterladen, ohne zum Händler fahren zu müssen. Teils sind die Downloads der Daten sogar umsonst. Wir zeigen, wie es geht.



**A**uch wenn in vielen Autos inzwischen das Smartphone als Routenführer verwendet wird, hat das eingebaute Navi-System seine Daseinsberechtigung längst nicht verloren: Oft lässt es sich ablenkungsarm über bequem erreichbare Knöpfe und Drehregler bedienen, blendet Abbiegehinweise auch ins Kombi-Instrument bzw. Head-up-Display ein oder beherrscht Zusatzfunktionen wie die Anzeige freier Parkplätze am Wegesrand. Mit einer sich permanent aktualisierenden Karte à la Google Maps kann es jedoch nicht dienen.

Da sich rund 15 Prozent der Straßen innerhalb eines Jahres ändern – und sei es nur durch neue Tempolimits –, empfehlen sich regelmäßige Updates. Ganz neue Autos aktualisieren sich mehrmals im Jahr selbstständig über ihren permanenten Online-Zugang „over the Air“ (OTA). Bei vielen älteren Fahrzeugen, die schon zehn Jahre oder mehr auf dem Buckel haben, muss ein physischer Datenträger (DVD, USB-Stick etc.) beim Händler erworben werden.

Doch zwischen diesen Extremen befinden sich Millionen von Fahrzeugen,

**Selbst updaten spart Geld, vor allem, wenn es sogar die Karten umsonst gibt wie für viele VW, Hyundai, Skoda oder Ford**

für die sich Kartenmaterial aus dem Internet laden und selbst installieren lässt. Einige Hersteller wie VW, Ford, Hyundai oder Skoda stellen die Daten sogar gratis zur Verfügung. Wie ein solches Update funktioniert, zeigen wir exemplarisch an einem VW Golf VII, Baujahr 2019, mit dem Navigationssystem Discover Media.

Die grundsätzliche Vorgehensweise ist jedoch bei vielen Marken ähnlich: In dem Internet-Portal des Herstellers wird das zu Auto und Navi passende Datenpaket ausgewählt, auf den heimischen Rechner geladen und

dann über einen Datenträger (meist SD-Karte) ins Auto übertragen. Häufig muss vor dem Download ein Benutzerkonto angelegt werden, um Kunden- und Fahrzeugdaten zu hinterlegen. Je nach Auslastung des Hersteller-Servers können sich Downloads mit zig Gigabyte über mehrere Stunden ziehen. Auch deshalb sollte das Update nicht unbedingt in der Nacht vor einer langen Urlaubsfahrt durchgeführt werden.

Ebenso empfiehlt es sich, die alten Navigationsdaten auf der Festplatte zu speichern, bevor eine SD-Karte etc. überschrieben wird. Falls das Update aus irgendeinem Grund nicht klappt, hat man wenigstens noch die alte Version. Meist sind die Daten komprimiert und müssen nach dem Download erst entpackt werden, wofür Gratis-Programme wie „7-Zip“ benötigt werden. In einigen Fällen setzen Hersteller auf Download-Hilfsprogramme, die nach ihrer Installation auf PC oder Mac Schritt für Schritt durch das Update führen.

Das Discover-Media-Gerät in unserem Golf akzeptiert ausschließlich

Original-SD-Karten von VW, angeblich weil sie für automobiler Strapazen wie Hitze oder Vibrationen optimiert wurden. Anders als bei dem großen VW-Navi Discover Pro mit eingebauter Festplatte, für das die SD-Karte nur zur einmaligen Datenübertragung benötigt wird, verbleibt sie in unserem Fall als Kartenspeicher im Navigationsgerät.

Auf der Seite von VW werden sämtliche Arbeitsschritte ausführlich beschrieben. Aber auch alle anderen Hersteller stellen detaillierte Update-Anleitungen zur Verfügung. Im Anschluss seien dennoch einige Hinweise zu acht Marken gegeben:

**Audi**

Bei neuen Infotainment-Geräten (MIB3) lassen sich Updates über den Dienst Audi Connect kostenfrei direkt ins Auto over the Air laden. Für das Infotainment der Vorgänger-Generation (MIB2) sind Navigationskarten im MyAudi-Portal erhältlich oder können – bei bestehendem Audi-Connect-Dienst – über die kundeneigene SIM-Karte ebenfalls ins Fahrzeug geladen werden. Für Geräte davor (MIB-Standard, MIB-Scale, RMC) sind Updates auf SD-Card oder DVD beim Händler erhältlich. Die Kosten variieren nach

- 1 Welche Kartenversion derzeit installiert ist, steht in den Versionsinformationen. Hierfür einfach auf „Navigation“ und dann auf das Zahnrad-symbol unten rechts klicken.
- 2 Zunächst entfernen wir die SD-Karte im Handschuhfach und entsperren sie über den winzigen grauen Schieber am Rand.
- 4 Die alte Kartenversion sichern wir für den Notfall auf der Computerfestplatte.
- 5 Erst dann formatieren wir die SD-Karte nach VW-Vorgabe im FAT32-Dateisystem.
- 6 Am PC rufen wir die VW-Seite auf. Falls noch nicht geschehen, muss zunächst ein Benutzerkonto angelegt werden.

Modell und Umfang: Komplett-Europa für einen A3 von 2018 liegt beispielsweise bei 199 Euro. Für noch ältere Geräte (RNS-E etc.) werden keine Karten mehr angeboten.

**BMW**

Für die meisten Modelle ab 2014 gibt es Karten-Updates over the Air oder vom USB-Stick. OTA-Updates werden viermal im Jahr selbstständig durchgeführt, der Fahrzeugbesitzer muss lediglich zustimmen. Der Dienst MapUpdate kostet mit einem Jahr Laufzeit 89 Euro, die einzelnen Downloads (OTA oder USB) sind dann inkludiert. Für manuelle Updates mit einem Download am PC sind USB-Sticks mit 16 bis 64 GB Größe notwendig. BMW-Händler haben fertig bespielte Sticks vorrätig.



**Ford**

Das Prozedere unterscheidet sich je nach Infotainment-Generation: Beim aktuellen Sync 4 erfolgt das Update over the Air für kundenrelevante Regionen. Bedingung ist der kostenpflichtige Dienst Connected Navigation. Bei Sync 3 können Kunden Updates für ganz Europa im Ford-Portal kostenlos auf den PC downloaden und über einen USB-Stick (32 GB)



## SERVICE

im Fahrzeug installieren. Für Sync-2-Geräte kann beim Händler eine SD-Karte mit den Daten erworben und selbst installiert werden.

### Hyundai

Hyundai bietet für Modelle ab 2010 bis zu zehn Jahre nach Produktionsende der Baureihe kostenlose Karten-Updates zum Download an. Das Hilfsprogramm Navigation Updater sollte hierfür zunächst auf dem Rechner installiert werden. Nach dem Auswählen des Fahrzeugs führt die Software durch alle Update-Schritte inklusive der Vorbereitung der SD-Karte. Auch was anschließend im Auto zu tun ist, wird detailliert und gut bebildert beschrieben.

### Mazda

Mazda speichert Navigationskarten typischerweise auf SD-Cards, die sich am heimischen Rechner mit neuen Daten bespielen lassen. Das Hilfsprogramm Mazda Toolbox fordert zum Anlegen eines Benutzerkontos auf und führt anschließend durch die Installation. Downloads sind bei Neuwagen die ersten drei Jahre inkludiert, weitere drei Jahre kosten 184 Euro. Ein einmaliger Karten-Download ist für 113 Euro erhältlich.

### Mercedes

Seit 2016 stellt Mercedes sukzessive auf OTA-Updates für Comand- und MBUX-Geräte um. In diesem Fall finden automatische Updates der Karten eines Landes statt. Für Komplett-Europa oder für Autos ohne OTA-Funktion lassen sich Karten auf den PC downloaden und per USB-Stick ins Auto bringen. Die ersten drei Jahre sind kostenfrei, weitere drei Jahre kosten 159 Euro. In jedem Fall ist eine Registrierung im Mercedes-me-Portal erforderlich. Alternativ lassen sich die Updates auch beim Mercedes-Händler durchführen. Dort sind zudem Daten-DVDs für ältere Comand-Generationen erhältlich.

### Opel

Für ganz neue Baureihen mit Intelli-link 5 (Corsa F, Mokka B etc.) finden Kunden über das MyOpel-Portal die passende Karte und können fünf Jahre lang je zwei Updates pro

Jahr downloaden. Für etwas ältere Modelle lässt sich das passende Datenpaket auf [www.opel.de](http://www.opel.de) ermitteln (Menüpunkt „Service & Zubehör“, dann „Navigationskarten-Update“). In die Suchleiste lassen sich Baureihe und Modelljahr eintragen, zum Beispiel „Astra 2018“. Anschließend das verbaute Navigationsgerät auswählen und die Karte in den Warenkorb legen. Die Kosten liegen typischerweise bei 99 Euro für komplette Europa-Versionen.

### Toyota

Die ersten drei Jahre erhalten Toyota-Fahrer kostenlose Updates, die oft im Rahmen der Inspektion aufgespielt werden. Anschließend kommen Kunden mit selbst durchgeführten Downloads am günstigsten weg. Die Vorgehensweise ist von Modell zu Modell jedoch sehr unterschiedlich. Gute Erklärungen mit Suchfunktion für das gewünschte Fahrzeug findet man auf [www.toyota-mapupdates.eu](http://www.toyota-mapupdates.eu). Updates für drei Jahre liegen oft bei 199 Euro, einmalige Kartenpakete bei 129 Euro.

Text: Dirk Gulde

Fotos: Dino Eisele, Getty Images, Hersteller



## FAZIT

■ Mit ein wenig PC-Erfahrung lassen sich Navi-Systeme leicht selbst updaten. Dies spart nicht nur den Weg zur Werkstatt, sondern auch Geld: Händler rechnen nämlich oft nach ihrem regulären Stundensatz ab, sodass schnell Zusatzkosten von 100 Euro oder mehr entstehen können.

7 In dem Update-Portal von VW werden zunächst Fahrzeug (Golf GTI ab Bj. 2017) und das verbaute Navigationssystem Discover Media 8 angeklickt.

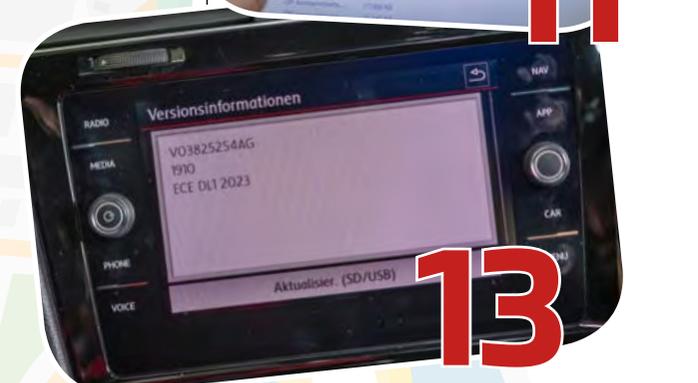
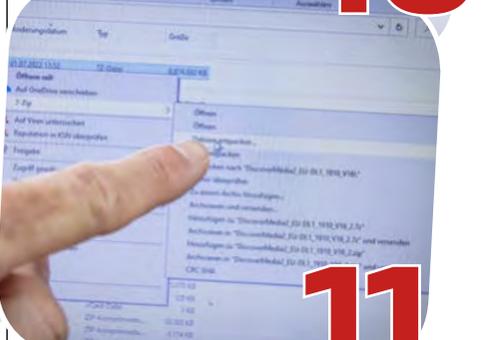
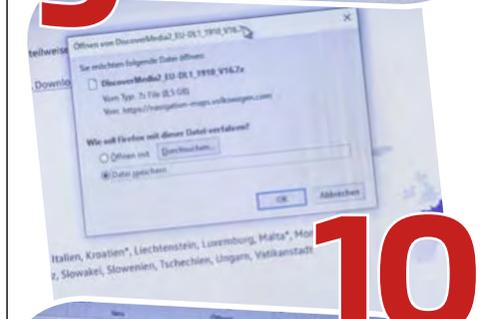
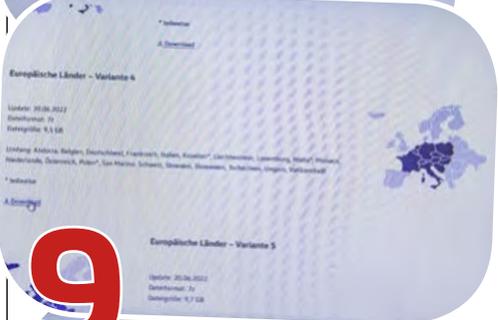
9 Da die Daten für ganz Europa nicht auf unsere 16-GB-Karte passen, entscheiden wir uns für eine Länderauswahl, die mit unseren Reisegewohnheiten am meisten übereinstimmt.

10 Das Datenpaket wird jetzt auf den Rechner geladen.

11 Da es sich um komprimierte Dateien handelt, müssen sie vor der Installation entpackt werden. Hierfür mit der rechten Maustaste auf die Datei klicken und im Windows-Dialog ein Entpack-Programm wie 7-Zip auswählen. Als Zielordner die formatierte SD-Karte nehmen.

12 Jetzt werden die Daten entpackt und auf der Karte gespeichert.

13 SD-Karte im Auto einstecken und prüfen: Die 2023er-Navi-Karte wird nun installiert.



# Kaufvertrag

für Verkäufer/Käufer

## Verkäufer

Name, Vorname

Adresse (Straße, Wohnort)

geb. am

Telefonnummer

Personalausweis-Nr.

Kfz-Halter laut Kfz-Brief

## Käufer

Name, Vorname

Adresse (Straße, Wohnort)

geb. am

Telefonnummer

Personalausweis-Nr.

## Fahrzeug

Hersteller

Typ

Kennzeichen

Erstzulassung (Monat/Jahr)

Fahrzeugidentifikations-Nr.

Zulassungsbescheinigung Teil II – Nr.

Hauptuntersuchung (Paragraf 29) bis

AU bis

Zahl der Vorbesitzer

Sonderausstattung, Zubehör

sonstige Fahrzeugbeschreibung

Kilometerstand

Originalmotor

Austauschmotor

bei km-Stand

Unfallfahrzeug

nein

unbekannt

ja

falls ja, Reparaturkosten (in Euro)

Gutachten/Werkstattrechnung eingesehen

ja

nein

betroffene Fahrzeugpartie

Leasingfahrzeug

nein

unbekannt

ja

gewerblich genutztes Fahrzeug

nein

unbekannt

ja

Anhängerbetrieb

nein

unbekannt

ja

EU-Import

nein

unbekannt

ja

**Das oben beschriebene und Probe gefahrene Fahrzeug wird zum Kaufpreis**

**von Euro**

**, in Worten**

**, verkauft.**

Der Kaufpreis ist wie folgt zu zahlen:

bar bei Übergabe des Fahrzeugs

Euro

bei Unterzeichnung des Vertrags, der Restbetrag bei Übergabe

andere Zahlungsbedingungen wie folgt:

Nur bei Verkauf eines vom Verkäufer privat genutzten Fahrzeugs:

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

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

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

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

Ort, Datum

Unterschrift des Käufers

Unterschrift des Verkäufers

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

# Minicars und Kleinwagen

Abgesehen vom gerade mal 2,70 Meter kurzen Winzling Smart Fortwo lassen sich die meisten Autos dieser Klasse zumindest in der Stadt durchaus als Familienwagen nutzen. Interessant sind und bleiben sie vor allem wegen ihrer günstigen Unterhaltskosten.

**G**erade bei den Klein- und Kleinstwagen haben die Entwicklungen der vergangenen zwei Jahre mit Coronakrise, Lieferkettenproblemen und der nicht zuletzt daraus erwachsenen Gebrauchtwagenverknappung besonders große Lücken aufgerissen. Und die werden sich so schnell nicht mehr schließen lassen, da schon viele Hersteller die wenig ertragreichen Kleinwagen ersatzlos aus ihren Modellprogrammen gestrichen haben oder dies noch tun werden. Zahlreiche praktische Stadtflitzer wird es daher bald nur noch als Gebrauchte geben.

Die werden bei Fahranfängern oder als günstiges Pendlerauto jedoch weiterhin sehr gefragt sein, weshalb das Preisniveau gepflegter Exemplare mangels Alternativen noch weiter ansteigen und auf lange Sicht sehr stabil bleiben dürfte. Wirklich verzichten muss man bei der Kurzware schließlich nur auf üppigen Platz hinter der ersten Reihe, nicht aber auf Sicherheit oder auf modernes Infotainment. ABS, ESP, steife Karosseriestrukturen und vier bis sechs Air-

bags sind auch hier zumeist Serie, außerdem haben es mittlerweile sogar Assistenzsysteme in die kleinen Klassen geschafft. Großstädtern und jungen Familien bieten sie in der Regel ordentlichen Komfort und oft ausreichend Raum für Mitfahrer und Einkäufe trotz knapper Abmessungen. Langstrecken lassen sich ebenfalls problemlos zurücklegen. Wer viel auf Autobahnen unterwegs ist, sollte aber zu einem komfortablen Auto mit längerem Radstand und nicht zu schwächlichen Motoren greifen – in diesem Segment sind jedoch eher kleine Hubräume üblich.

Auf sparsame Diesel trifft man allerdings nur noch sehr selten – was nicht nur an der Verweigerung der Autofahrer liegt. In der Folge des Dieselskandals boten die meisten Hersteller aufwendig abgasgereinigte Selbstzünder aus Kostengründen bei den Kleinwagen gar nicht mehr an.

Sie setzten stattdessen auf kleine, aufgeladene Dreizylinder-Benziner, was sich positiv auf die Unterhaltskosten auswirkt. Hybride, Automatikgetriebe oder Allradantrieb bleiben aber selten.



Seite 38: Audi A1



Seite 40: Citroen C1



Seite 42: Citroen C3/DS3



Seite 43: Dacia Sandero



Seite 44: Fiat 500



Seite 46: Ford Fiesta



Seite 48: Honda Jazz



Seite 49: Hyundai i10



Seite 50: Hyundai i20



Seite 51: Mazda 2



Seite 52: Mini



Seite 54: Mitsubishi Space Star



Seite 55: Nissan Micra



Seite 56: Opel Adam



Seite 57: Opel Corsa



Seite 58: Peugeot 208



Seite 60: Renault Twingo



Seite 61: Renault Clio



Seite 62: Renault Zoe



Seite 63: Seat Ibiza



Seite 64: Skoda Fabia



Seite 66: Smart Fortwo/Forfour



Seite 68: Suzuki Swift



Seite 69: Toyota Yaris



Seite 70: VW Polo



Seite 72: VW Up

# Audi A1

Seit der Einführung des A1 weht ein frischer Premium-Wind durch die Kleinwagenklasse. Die qualitativ hochwertigen Autos sind selbst als ältere Gebrauchte teuer.

Von 2010 bis Sommer 2018 lief die Produktion der ersten A1-Generation (Codename 8X). Bis heute hat Audis Kleinster einen guten Ruf. Er basiert auf dem letzten VW Polo, tritt aber eigenständig und deutlich edler auf. Sein Auftrag: dem hippen Mini ein paar Kunden abluchsen. Audi baute hierfür vor allem auf Qualität. Das A1-Interieur präsentierte sich in den Tests immer top verarbeitet und hochwertiger, zuden setzte Audi Maßstäbe in dieser Klasse, etwa mit der vollverzinkten Karosserie, die lange vor Rost geschützt ist.

Auf knapp vier Metern Länge bietet der A1 klassenübliche Platzverhältnisse und Variabilität, dazu die Wahl zwischen zwei und vier Türen, wobei neben dem bequemeren Zustieg auch die bessere Kopffreiheit dank verlänger-

ter Dachlinie für den ab Frühjahr 2012 angebotenen Sportback spricht. Bei beiden Variante schluckt der Kofferraum 270 Liter.

Schon das präzise, recht straffe Basisfahrzeug bereitet viel Vergnügen, die noch straffere S line ist da entbehrlich. Daneben steigern etliche Styling-Pakete die Attraktivität. Wer intensiver sucht, findet daher auch zweifarbige A1 mit großem Panoramadach, Dachflügel und Lüftungsdüsen in Außenfarbe. Allerdings ist zu bedenken, dass sich nicht jede Farbkombination problemlos weiterverkaufen lässt.

Auch bei der Wahl des Antriebs sollten Diesel-Exemplare erst ab Modelljahr 2015 in Erwägung gezogen werden, denn nur dann erfüllen sie bereits die Abgasnorm Euro 6. Es handelt sich um die Versionen 1.4 TDI

Ultra mit 90 PS und 1.6 TDI mit 116 PS, die neu jedoch relativ selten geordert wurden.

Die meisten A1 haben jedenfalls einen Turbobenziner unter der Haube, wobei der Lader bisweilen nicht ganz dicht ist. Schon der 1,2-Liter-Basismotor mit 86 PS bietet genügend Temperament. Der fiel aber ebenso wie der quirlige 1.4 TFSI (122 bis 185 PS) mit Steuerkettenproblemen auf, die erst mit dem Update 2015 abgestellt wurden. Zugleich kamen damals ein sparsamer Dreizylinder (1.0 TFSI) und der 1.8 TFSI mit 192 PS hinzu, der an ein Siebengang-DSG gekoppelt ist. Seitdem erfüllten alle Motoren Euro 6. Daher empfehlen wir Gebrauchtkäufern die jüngeren Varianten. Einziges Modell mit Allradantrieb ist der seltene und sportliche S1 mit 231 PS.

*Michael von Maydell*



**Abgas- und Bremsanlage** Verrostete Abgasanlagen und Bremsscheiben, aber auch undichte Manschetten des Bremsstellers gehören zu den typischen Schwächen des A1. Die Folge können festgehende Bremskolben sein

**Getriebe** Das Doppelkupplungsgetriebe ist ein häufig zu findendes Extra im A1 und ein nicht unproblematisches. Bekannte Schwachpunkte sind defekte Steuergeräte und recht früh verschlissene Kupplungen



Im Alltag erweist sich der A1 Sportback (großes Bild) mit seinen vier Türen im Vergleich zum Zweitürer als praktischer

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der Basis-Dreizylinder wirkt lebhaft, doch der 1.4 TFSI mit 125 PS ist kräftiger und kultivierter, der 1.4 TDI mit Fünfganggetriebe sehr sparsam. Für Freunde der Dynamik empfiehlt sich der 234 km/h schnelle 1.8 TFSI mit 192 PS und Siebengang-DSG.

	1.0 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	999	1395	1422
Leistung	70 (95) bei 1/min bei 5000	92 (125) bei 5000	66 (90) bei 3250
max. Drehm.	160 Nm bei 1500	200 Nm bei 1400	230 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1110/375	1155/375	1165/375
Länge x Breite	3973 x 1740	3973 x 1740	3973 x 1740
x Höhe	x 1416	x 1416	x 1416
Gepäckraum	1/4/DA 270-920	270-920	270-920
Höchstgeschw.	186	204	182

### Welches Modelljahr?

Ab dem Modelljahr 2015 gehörten die Probleme beim A1 der Vergangenheit an: Audi nahm den 1.2 TFSI vom Markt und stellte beim 1.4 TFSI (jetzt mit 125 PS) die Steuerkettenprobleme ab. Alle Motoren erfüllen seither die Abgasnorm Euro 6. Die zweite A1-Generation, die übrigens nicht ganz so hochwertig daherkommt, startete dann Ende 2018.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Bis zur Modellpflege gab es den A1 als Attraction, in der empfehlenswerten Ambition-Variante und als S line. Dann folgten ein Basismodell, bei dem Klimaanlage und Radio meist serienmäßig an Bord sind, sowie die Linien Sport und Design. Die Aufpreise sind identisch, die Ausstattung entsprechend den Claims unterschiedlich. So kommt der Sport beispielsweise mit einem eventuell zu straffen Fahrwerk und der Design mit einer gehobeneren Optik. In jedem Fall sinnvoll sind die Fondtüren der Sportback-Variante und Xenon-Scheinwerfer.

### Was kostet er?

Einen sechs Jahre alten, gut ausgestatteten A1 1.4 TFSI mit einer Laufleistung unter 50000 km gibt es ab rund 17000 Euro. Ein 1.0 TFSI Sportback mit 95 PS, der weitaus häufiger und mit weniger Laufleistung beim Händler steht, kostet etwa 2500 Euro weniger. Die sparsamen Euro-6-Diesels sind extrem selten und liegen preislich unterhalb eines 1.0 TFSI.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TDI	im Jahr	1.0 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TDI
2021	20241,-	-	-	Steuer	24,-	68,-	151,-
2020	18397,-	-	-	Haftpflcht	438,-	465,-	465,-
2019	16311,-	-	-	Teilkasko	79,-	91,-	94,-
2018	12869,-	14498,-	11852,-	Vollkasko	422,-	457,-	425,-
2017	11572,-	13692,-	10684,-	Wartung	208,-	235,-	252,-
2016	10483,-	11802,-	9033,-	I/100 km	4,2 S	4,9 S	3,8 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise      Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Der A1 ist der Klassenprimus in Sachen Verarbeitung, abgesehen von manchen Zierblenden, die anfällig sind für Kratzer. Schwächen gibt es kaum – allerdings ist die Abgasanlage vergleichsweise korrosionsanfällig. *Björn Buhrmann*

### Tests in diesen Ausgaben

A1 1.2 TFSI (Vergleichstest: 6/10, 18/11), A1 1.4 TFSI/122 PS (Test: 19/10, 24/14), A1 1.6 TDI (Vergleichstest: 23/10), A1 Sportback 2.0 TDI (Vergleichstest: 8/12), A1 1.0 TFSI (Vergleichstest: 14/2015).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

**Steuerkette** Die Benziner der Motorenbaureihe EA 111 (1.2 TFSI und 1.4 TFSI) fielen bis Modelljahr 2015 mit Steuerkettenproblemen auf. Wenn es beim Starten klackert und rasselt, ist das kein gutes Zeichen



**Scheinwerfer** Die Beleuchtungsanlage sollte öfter überprüft werden. Vor allem die Scheinwerfer neigen dazu, sich mit der Zeit selber zu verstellen – nur eine Kleinigkeit, die aber nervt



Die Instrumente im Audi A1 sind perfekt ablesbar. An Laufkultur und Leistung mangelt es den größeren Motoren nicht

# Citroën C1

Der C1 entstand im Verbund mit den weitgehend baugleichen Peugeot 108 und Toyota Aygo. Auch die zweite Generation blieb dem minimalistischen Konzept treu.

**D**ie Kooperation zwischen dem PSA-Konzern und Toyota begann bereits im Jahr 2005. In der ersten Generation war das Trio C1/107/Aygo optisch und technisch weitgehend identisch, Facelifts gab es Anfang 2009 sowie 2012. Die Neuaufgabe 2014 brachte etwas mehr Platz, neue Ausstattungsdetails und eine bessere Verarbeitung sowie eine stärkere Design-differenzierung, der Peugeot heißt nun 108.

Anfangs standen zwei Dreizylinder-Benziner zur Wahl, ein Einliter-Motor mit 69 PS und der nur wenig teurere 1,2-Liter mit 82 PS (nur C1 und 108). Nach der Modellpflege im April 2018 gab es nur noch das überarbeitete Einliter-Aggregat von Toyota mit 72 PS, das sich bei entspannter Fahrweise mit weniger als fünf Litern Superbenzin

pro 100 Kilometer begnügt. Ein Vorteil der drei Modelle – vor allem für Stadtfahrer – liegt in der kurzen Außenlänge von knapp unter 3,5 Metern. Im Gegenzug ist das Ladevolumen überschaubar, der Kofferraum fasst gerade einmal 196 Liter und wächst bei umgeklappter Rückbank auf maximal 780 Liter. Zudem ist das Gepäckabteil wegen der hohen Ladekante nicht besonders zugänglich. Schon deshalb lohnt es sich, nach einem Modell mit vier Türen Ausschau zu halten, die zwischen 350 und 450 Euro Aufpreis kosteten.

Doch zu vollwertigen Viersitzern werden die Wagen damit nicht. Im Fond geht es sehr beengt zu, für Erwachsene reicht die Kopffreiheit kaum aus. Vorn ist etwas mehr Platz, außerdem finden sich dort praktische

Ablagen. Die Instrumente könnten zwar besser ablesbar sein, dafür kommt mit dem optionalen Faltschiebedach sogar etwas Cabrio-Feeling auf.

Serienmäßig sind stets sechs Airbags sowie ESP an Bord, mit der Modellpflege 2018 wurde auch ein Notbrems- und ein Spurhalte-assistent angeboten. In puncto Multimedia reicht die Ausstattungsliste von digitalem Radioempfang über Smartphone-Anbindung bis zur Rückfahrkamera. Fortschritte gegenüber der ersten Generation sind auch beim Fahrwerk spürbar, das mit besserem Federungskomfort überzeugt. Zu den wenigen Mängeln des bis Sommer 2021 gebauten französischen Stadtfitzers gehören defekte Leuchten, verschleißanfällige Bremsen und ölflechte Motoren.

Carl Nowak

**Undicht** Vereinzelt tritt bei manchen Modellen Wasser und Feuchtigkeit über die dritte Bremsleuchte am Heck ein. Das Leck lässt sich meist jedoch mit wenig Aufwand abdichten



**Fondtüren** Die optionalen hinteren Türen waren bei C1, 108 und Aygo erst kurz vor dem Auslaufen der Baureihen Serie. Für Erwachsene geht es im Fond allerdings sehr eng zu, die Kopffreiheit reicht kaum aus



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

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Seit der Modellpflege war der C1 nur noch mit dem Einliter-Dreizylinder zu haben (s. rechte Spalte), doch auch die frühere Basisvariante genügt im Stadtverkehr. Wer öfter über Land und im Gebirge unterwegs ist, sollte den 82-PS-Benziner in Betracht ziehen.

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

### Welches Modelljahr?

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

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

### Was kostet er?

Die Preise für fünf Jahre alte Gebrauchte bis 30000 km starten beim C1 ab etwa 8500 Euro. Vergleichbare Peugeot 108 oder Toyota Aygo liegen meist etwas darüber, haben dafür häufiger eine Klimaanlage an Bord. Frühe C1-Exemplare der zweiten Generation (um 80000 km) kosten immer noch um 5500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	108	Aygo	C1	Im Jahr	108	Aygo	C1
2021	–	10 371,–	–	Steuer	20,–	20,–	32,–
2020	–	9262,–	–	Haftpflicht	431,–	494,–	360,–
2019	–	8492,–	–	Teilkasko	75,–	86,–	65,–
2018	8069,–	7452,–	7329,–	Vollkasko	345,–	295,–	272,–
2017	7424,–	–	6511,–	Wartung	167,–	161,–	180,–
2016	6181,–	–	5726,–	I/100 km	4,1 S	4,1 S	4,3 S

Quelle: DAT; \* Händlereinkaufspreise

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C1 der zweiten Generation, eng verwandt mit Peugeot 108 und Toyota Aygo, zeigt wenig Auffälligkeiten. Allenfalls der Motor sollte besonders auf Ölfeuchtigkeit gecheckt werden.

Marco Löding

### Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

**Rückrufe** Bei Fahrzeugen von September und Oktober 2014 konnte die Lenksäule brechen, bei Modellen aus 2018 kann der Kraftstofftank undicht sein. Die Reparaturen sollten in den Unterlagen vermerkt sein

**Fahrwerk** Gegenüber dem Vorgänger wurde vor allem der Federungs-komfort verbessert, erst bei höherem Tempo und in schnellen Kurven wird es etwas schaukelig. Die Lenkung gibt allerdings kaum Rückmeldung



Peugeot 108 (oben) und Toyota Aygo unterscheiden sich nur optisch vom Citroën C1, sind aber technisch identisch

# Citroën C3, DS 3

Während der viertürige C3 mit Komfort und günstigen Preisen punktet, profiliert sich der zweitürige Edelableger DS 3 als sportlich-schicker Kleinwagen.



**M**it seiner rundlichen, hoch aufragenden Form weckte der erste C3 bei seinem Debüt 2001 Erinnerungen an die Ente, obwohl er ganz modern konzipiert war. Auf dem Gebrauchtmotor dominiert mittlerweile bereits die aktuelle, ab 2017 gebaute Version. So raten wir Schnäppchenjägern und Freunden besonderer Formen zur zweiten Generation (2009–2016) sowie dem technisch verwandten, 2010 gestarteten DS 3 und dem 2013 eingeführten Rolldach-Cabrio.

Wer den C3 wählt, sollte sich einen Benziner mit mindestens 82 PS gönnen. Sparsamer und lebendiger als die frühen Vierzylinder sind die Dreizylinder-Turbos. Mehr als 120 PS gibt es nur im straff abgestimmten DS 3. Die Diesel spielen in beiden Modellen kaum eine Rolle. Wer einen Selbstzünder möchte, findet mit dem BlueHDi 100 und 120 ab Modelljahr 2015 zwei Euro-6-Ausführungen.

Und wie sieht es mit der Qualität aus? Während im C3 harte Kunststoffe und plüschige Sitze den Eindruck prägen, wirkt der DS 3 hochwertiger und solider möbliert. Geringere Unterschiede gibt es bei Solidität und Zuverlässigkeit: Generell werden die Lichtmaschinen früh von Defekten heimgesucht. Wie die Bremsanlage verschleissen auch die Vorderachsgelenke zügig, was sich im erhöhten Lenkungsspiel bemerkbar macht. Bei höheren Laufleistungen bereiten die Stoßdämpfer mit Undichtigkeiten Probleme. Zudem kann beim DS 3 der Kettenspanner Ärger machen.

Bisweilen fällt die Karosserie mit Klappergeräuschen auf, und in die Scheinwerfer dringt häufig Feuchtigkeit ein. Beim DS 3 Cabrio kommen undichte Dächer hinzu, zudem nimmt die Steifigkeit im Alter überproportional ab. Dagegen verhindern effiziente Schutzmaßnahmen eine frühzeitige Korrosion, nur der Endschalldämpfer samt Befestigung unterliegt höherem Verschleiß.

Das alles trübt ein wenig das sonst positive Bild, denn neben dem unproblematischen Fahrverhalten sorgen auch standfeste Bremsen mit ABS sowie ESP und sechs Airbags für ein zeitgemäßes Sicherheitsniveau.

*Clemens Hirschfeld, Andreas Jüngling*



**Der DS 3 bietet ein erfrischend gezeichnetes, übersichtliches Cockpit. Benzin werden weit häufiger angeboten als Diesel**



**Auf dem Gebrauchtmotor ist der fünftürige C3 der zweiten Generation noch immer recht häufig zu finden**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Besser als der sehr träge Basismotor mit 60 PS passen die Benziner mit 82 und 110 PS zum geräumigen C3. Beim grundsätzlich stärker motorisierten DS 3 sind besonders der Dreizylinder-Turbo sowie der 1.6 THP empfehlenswert. Ersterer braucht zum Überleben das korrekte Motoröl – der Zahnriemen läuft darin.

	C3 VTI 82	C3 PT. 110	DS 3 THP 165
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1199	1199	1598
<b>Leistung</b>	60 (82)	81 (110)	121 (165)
	bei 5750	bei 5550	bei 6000
<b>max. Drehm.</b>	118 Nm bei 2750	205 Nm bei 1500	240 Nm bei 1400
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1140/371	1125/475	1215/390
<b>Länge x Breite</b>	3941 x 1728		3948 x 1715
<b>x Höhe</b>	x 1524		x 1458
<b>Gepäckraum</b>	I/VDA		285–980
<b>Höchstgeschw.</b>	174	188	218

## Welches Modelljahr?

Wegen des hohen Alters und der beachtlichen Laufleistung stellt der Kauf älterer C3 ein gewisses Risiko dar. Jüngere Exemplare ab dem Facelift 2013 sind meist deutlich besser in Schuss und auch mit verbrauchsoptimierten Motoren auf einem zeitgemäßen Stand. Das DS 3 Cabrio kam erst im Frühjahr 2013.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Beim C3 der zweiten Generation und beim DS 3 bieten schon die jeweils zweiten Ausstattungslinien Tendence und SoChic alles Wichtige wie Klima- und Audioanlage. Als Ergänzung empfehlen sich Parksensoren, Sitzheizung und LED-Licht (DS 3).

## Was kostet er?

Den C3 in ordentlichem Zustand mit unter 60 000 Kilometern Laufleistung findet man ab etwa 6000 Euro. Der besser ausgestattete, häufiger vertretene DS 3 notiert etwa 1500 Euro höher. Das DS 3 Cabrio ist mittlerweile ab 8500 zu haben.

## Fahrzeugpreise in Euro\*

Jahr	VTI 82	PT 110	THP 165
2021	13 530,-	13 144,-	–
2020	12 218,-	11 729,-	–
2019	11 256,-	11 737,-	–
2018	10 000,-	10 476,-	15 074,-
2017	8 434,-	9 183,-	13 555,-
2016	7 268,-	8 052,-	11 679,-

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

## Betriebskosten in Euro

im Jahr	VTI 82	PT 110	THP 165
Steuer	42,-	34,-	100,-
Haftpflicht	450,-	434,-	418,-
Teilkasko	70,-	90,-	118,-
Vollkasko	335,-	381,-	431,-
Wartung	171,-	186,-	217,-
/100 km	4,5 S	4,3 S	5,6 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C3 bietet, was ein Kleinwagen bieten soll – nicht mehr und nicht weniger. Beim Kauf unbedingt den Motor in Sachen Ölverlust begutachten – hier sind diese Fahrzeuge relativ häufig auffällig.

*Jens Essmann*

## Tests in diesen Ausgaben

C3 VTI 95 (Einzeltest: 1/10), DS 3 (Kaufberatung: 5/07), C3 VTI 82 (Vergleichstest: 15/13), DS 3 THP 155 (Einzeltest: 6/10), DS 3 Cabrio THP 155 (Vergleichstest: 10/13).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Dacia Sandero

Er ist das Einstiegsmodell der Marke und gehörte als Neuwagen zu den preisgünstigsten Autos auf dem deutschen Markt. Lohnt er sich auch als Gebrauchter?



Die von 2012 bis 2021 angebotene zweite Modellgeneration des Sandero besaß wieder die bewährte Technik der Muttermarke Renault. Viele Jahre starteten die Preise für Sandero II mit drei Jahren Neuwagengarantie weit unter 10000 Euro. Ein wahres Sonderangebot, das gegenüber dem Vorgänger dennoch einige Vorteile bot. Servolenkung, Seitenairbags und ESP gehörten bei allen Varianten zur Serienausstattung – auch beim Stepway im modischen SUV-Outfit. Dieser war bei Neukäufern sehr beliebt, wird deshalb auch aus zweiter Hand häufig angeboten.

Die Antriebspalette umfasste anfangs einen 73 PS starken 1,2-Liter-Vierzylinder, der ab Werk wahlweise in einer Autogas-/LPG-Ausführung zu haben war. Ende 2016 ersetzte ihn ein Dreizylinder-Sauger mit ebenfalls 73 PS. Deutlich spritziger fühlt sich der Turbobenziner mit 90 PS (TCe) an. Als Diesel verwendete Dacia den bekannten 1,5-Liter mit ebenfalls 90, später 95 PS. Euro 6 erfüllen alle Motoren jedoch erst ab September 2015. Seitdem gibt es auch den TCe 90 in einer LPG-Version.

Im Interieur geht trotz einiger Verbesserungen beim dezenten Facelift 2016 Robustheit vor Haptik und Ambiente, da macht der Sandero keinen Hehl aus seinem günstigen Preis. Viel Charme darf man also nicht erwarten. Dafür gibt es vier Türen, ein selbst im Fond ordentliches Platzangebot sowie einen Gepäckraum mit 320 bis 1200 Litern Inhalt. Zu wenig? Der Logan MCV ab 2013 ist nichts anderes als ein Sandero mit großem Kombiheck. Ansonsten sind beide brave Fronttriebler mit langen Federwegen, die sich speziell auf schlechten Straßen nicht so leicht aus der Ruhe bringen lassen.

Gebraucht ist der Sandero allerdings nicht ohne Risiko, zumal die Vorbesitzer nicht nur bei der Anschaffung, sondern oft auch bei Pflege und Inspektionen sparen. Achsaufhängung und Beleuchtung bereiten häufig Schwierigkeiten, dazu kommen verschlissene Bremsen, defekte Batterien, Ölverlust am Stirndeckel der Steuerkette sowie defekte Zündschlüssel. 2017 gab es einen Rückruf wegen möglicher Probleme am Bremssattel.

Peter Wolkenstein



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



Als Stepway präsentiert sich der Sandero mit mehr Bodenfreiheit wie ein City-SUV, verzichtet aber auf Allradantrieb

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

## Welches Modelljahr?

In den ersten vier Produktionsjahren blieb der Sandero II weitgehend unverändert. Ein erstes, sehr dezentes Facelift gab es Ende 2016, auch das nicht sonderlich komfortabel schaltende automatisierte Schaltgetriebe (Easy-R) wurde nur unwesentlich früher eingeführt.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Sechs Jahre alte Sandero mit weniger als 60000 Kilometern Laufleistung kosten aktuell immer noch rund 7000 Euro – ziemlich viel also, gemessen am günstigen Neupreis. Für die beliebten Stepway-Ausführungen werden ungefähr 2000 Euro mehr aufgerufen.

### Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	SCe 75	TCe 90	dCi 90
2021	–	–	–
2020	7340,-	11 085,-	–
2019	6942,-	10 480,-	–
2018	6186,-	9342,-	8515,-
2017	5396,-	7678,-	7601,-
2016	4785,-	7001,-	6631,-

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

### Betriebskosten in Euro

im Jahr	SCe 75	TCe 90	dCi 90
Steuer	48,-	46,-	142,-
Haftpflicht	525,-	473,-	497,-
Teilkasko	49,-	60,-	66,-
Vollkasko	270,-	283,-	319,-
Wartung	147,-	161,-	187,-
l/100 km	4,9 S	4,9 S	3,5 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Kevin Heidrich

## Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Fiat 500

Seit 2007 verbindet der Kleinwagen den Charme der 1950er-Jahre mit der modernen Technik des Panda. Er ist aber weder günstig noch problemlos.

**R**etro-Design? Da fällt einem natürlich der Fiat 500 ein. Sein Erfolg ist vor allem den Gestaltern zu verdanken, die es schafften, den Stil des winzigen Heckmotor-Originals (1957–1975) trotz moderner Frontantriebstechnik und deutlich üppigerer Dimensionen zu wahren. Zahlreiche Sondermodelle und Varianten, so zum Beispiel das Cabrio und die Abarth-Sporttypen, sichern ihm eine anhaltende Nachfrage. Selbst die größeren, technisch eigenständigen Modelle 500L (Van) oder 500X (SUV) profitieren vom Image des urigen Kleinwagens.

Seit 2021 gibt es den Kleinwagen sogar in einer rein elektrischen Version – tatsächlich eine weitgehende Neuentwicklung. Auf dem Gebrauchtmärkte ist der 500 Elektro aber noch selten zu finden. Unter den

Verbrennern reicht den meisten Erstkäufern der brave 1,2-Liter-Basisbenziner mit 69 PS. Darüber rangiert der 1,4-Liter-Vierzylinder, der jedoch erst als Turbo in den Abarth-Versionen (135 bis 190 PS) spürbar mehr Temperament entwickelt. Der 2010 lancierte Zweizylinder-Turbo (Twinair) mit 85 oder 105 PS sowie der 1,3-Liter-Diesel (Multijet) sind zwar sehr sparsam, aber ihr Mehrpreis dürfte sich erst für ausgesprochene Vielfahrer rechnen.

In der Stadt stört der große Wendekreis des 500, und auf längeren Strecken mindern kurze Sitze, eine störrische Federung sowie die gefühllose Lenkung das Vergnügen. Mehr Freude kommt dagegen auf, sofern man sich den Preisaufschlag für die Cabrio-Limousine 500C gegönnt hat. Deren weit nach hinten reichendes faltverdeck mit heizbarer Glas-

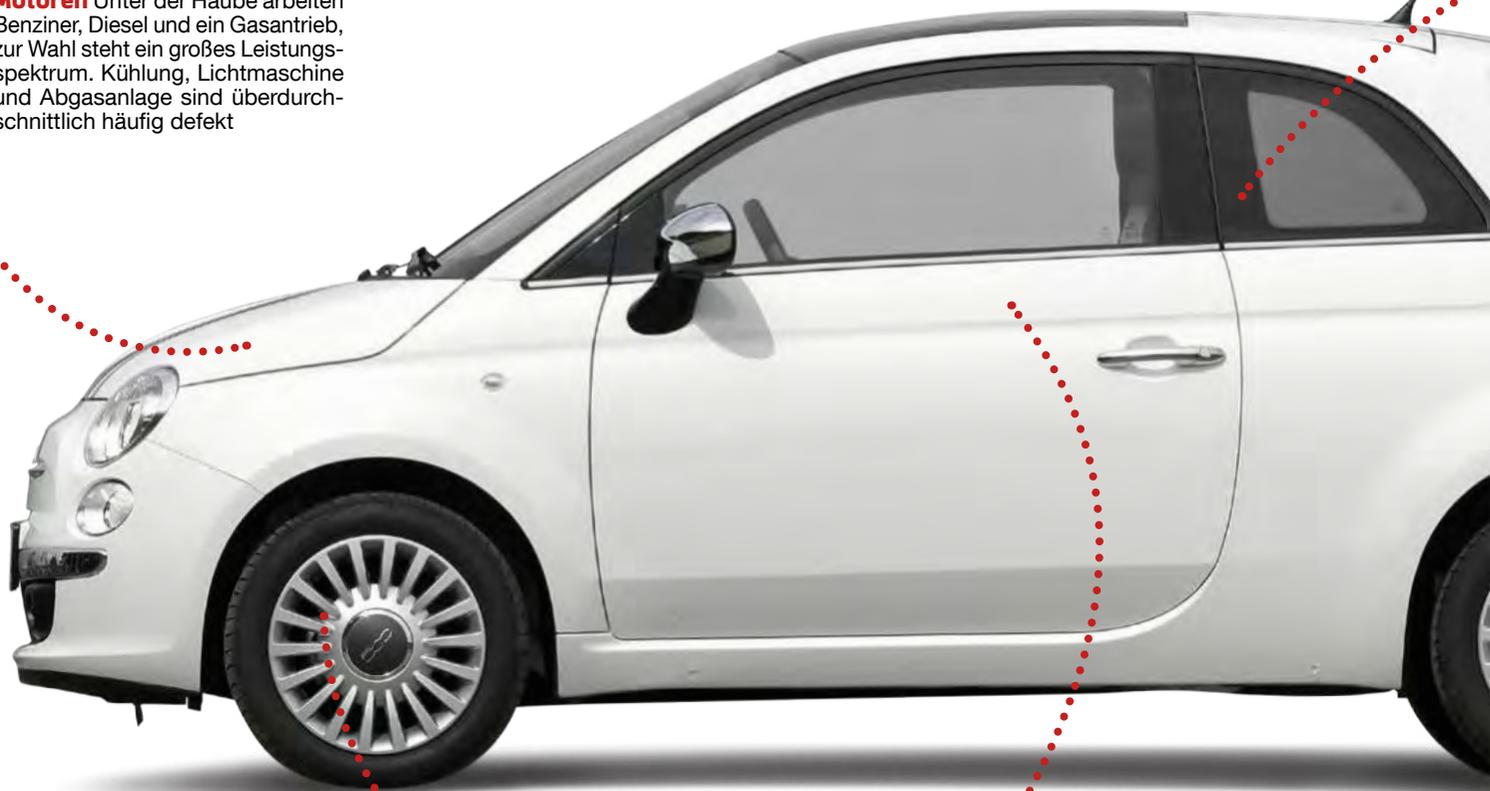
heckscheibe und elektrischer Betätigung steigert den Erlebniswert dank Frischluftvergnügen erheblich.

Für alle Modelle gilt: Schon in jungen Jahren kann Rost an Kanten (abhängig von der Pflege) und der Auspuffanlage auftreten. Mit dem Alter nehmen die Störungen zu. Neben Bremsschläuchen und -scheiben schwächen oft auch Fahrwerkskomponenten wie Radlager, Federn und Dämpfer.

Bei einem Check sollte gleich noch der Motor auf Undichtigkeiten untersucht werden. Während der 1,2-Liter-Vierzylinder nur beim Kaltstart zuweilen streikt, gehören überhitzte Motoren zu den häufigen Ausfallursachen. Da sollte man wenigstens beim Kauf einen kühlen Kopf bewahren.

Marcus Peters

**Motoren** Unter der Haube arbeiten Benziner, Diesel und ein Gasantrieb, zur Wahl steht ein großes Leistungsspektrum. Kühlung, Lichtmaschine und Abgasanlage sind überdurchschnittlich häufig defekt



**Fahrwerk** Neben der hoppeligen Federung gehört der erhöhte Verschleiß der Radlager zu den Schwächen des kleinen Fiat. In der Stadt erleichtert der City-Modus das Lenken

**Innenraum** Wie die schicke Hülle lässt sich auch das Interieur mit vielen Farben, Dekors und Bezügen aufhübschen und individualisieren. Manche Sondermodelle haben kräftiger ausgeformte Vordersitze



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

**Karosserie** Die breiten Türen erweisen sich in engen Parklücken als hinderlich, und als Viertürer gibt es den normalen 500 nicht. Dafür hält die Optionsliste unter anderem ein gläsernes Schiebedach bereit



**Der Twinair-Motor ist nur schonend gefahren sparsam. Im Cockpit dominieren Blenden in Wagenfarbe**

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1,2-Liter-Basisbenziner reicht für Kurzstrecken – der Zweizylinder-Turbo ist durchzugsstark, aber recht teuer und unkultiviert. Deutlich kräftiger sind die 1,4-Liter-Turbos im Abarth. Achtung: Der 1,3-Liter-Diesel erfüllt erst ab 2015 die Euro-6-Norm.

	0.9 Twinair	1.2	1.4 T-Jet
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/2	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	875	1242	1368
<b>Leistung</b>	63 (85)	51 (69)	107 (145)
bei 1/min	bei 5500	bei 5500	bei 5500
<b>max. Drehm.</b>	145 bei 1900	102 bei 3000	206 bei 3000
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1015/355	940/365	1120/305
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	3546 x 1627 x 1488	3546 x 1627 x 1488	3546 x 1627 x 1488
<b>Gepäckraum</b>	185–610	185–610	185–610
<b>Höchstgeschw.</b>	173	160	205

### Welches Modelljahr?

Wer möglichst sparsam unterwegs sein möchte, darf sich bereits mit der unproblematischen Basismaschine begnügen. Wer noch weniger verbrauchen möchte, kann zum Diesel greifen. Darf es dagegen sportlich sein? Hier wären Abarth-Modelle in großer Zahl verfügbar. Jene gibt es in unterschiedlichen Leistungsvarianten. Wer dagegen ein (Ersatz-)Cabrio sucht, findet gebrauchte Versionen des 500C mit großem Rolldach. Optisch hat sich mit dem 2015 vorgestellten Facelift übrigens wenig getan, doch in der Detailqualität sind durchaus kleine Fortschritte feststellbar.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

### Was kostet er?

Da schon der Neupreis alles andere als niedrig ausfällt, ist der 500 auch als Gebrauchter nicht günstig. Frühe Exemplare beginnen bei gut 5000 Euro, für einen vier Jahre alten 500 mit Basis-Motor müssen bereits 9000 bis 10000 Euro einkalkuliert werden.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	0.9	1.2	1.4 T	im Jahr	0.9	1.2	1.4 T
2021	–	13 089,–	16 095,–	Steuer	18,–	26,–	116,–
2020	11 711,–	11 687,–	14 371,–	Haftpflicht	408,–	417,–	378,–
2019	10 331,–	10 333,–	11 986,–	Teilkasko	91,–	76,–	206,–
2018	9 227,–	8 441,–	11 169,–	Vollkasko	330,–	316,–	450,–
2017	8 354,–	7 929,–	10 332,–	Wartung	157,–	181,–	239,–
2016	7 310,–	7 114,–	9 468,–	l/100 km	4,1 S	4,8 S	6,0 S

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Michael Materla

### Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter: [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Ford Fiesta

Mitte 2023 endet die Geschichte des Fiesta. Auch die achte Generation des Kleinen aus Köln wird es dann nur noch als Gebrauchtwagen geben. Ein guter Kauf?

**D**ie Erfolgsgeschichte des Ford Fiesta begann 1976 – und endet Mitte 2023 mit der Einstellung des Kleinwagens in der achten Generation. Die startete 2017 zu Preisen ab rund 13 000 Euro in der Basis, für das mit Volllausstattung angebotene Topmodell ST X mit dem 200 PS starken Turbo-Dreizylinder waren zuletzt 31 000 Euro fällig.

Aber schauen wir noch mal kurz zum immer noch weit verbreiteten Vorgänger (2008 bis 2017 gebaut). In zahlreichen Exemplaren und Varianten angeboten, bietet er auf knapp vier Metern Länge ordentlich Platz für maximal fünf Personen und 295 Liter Gepäck, nach Umklappen der Rücksitzlehne bis zu 979 Liter. Die zusätzlichen Fondtüren für bequemeren Einstieg kosten allerdings Aufpreis. Seitliche Kopfair-

bags und City-Notbremsassistent wurden zwar ebenfalls angeboten, aber nur selten bestellt. Immer an Bord: das dynamische Handling samt ordentlichem Federungskomfort. Fahrwerk können sie bei Ford.

Dreizylindermotoren ebenfalls, diese sind jedenfalls deutlich kräftiger (100, 125, 140 PS) und sparsamer als die betagten 1,25-Liter-Vierzylinder-Sauger. Leistungshungrige Sportsleute greifen zum 1,6-Liter-Benziner mit 182 oder gar 200 PS (im ST). Auch einen Euro-6-Diesel (1.5 TDCi) sowie eine LPG-Variante waren im Programm.

Trotz der eher schlichten Materialien im Innenraum überzeugte Fiesta Generation sieben mit solider Verarbeitung und hoher Zuverlässigkeit. Bisweilen streikten Batterie und Fensterheber, oder Sitze wackelten.

Überdies können unterdimensionierte Lenkgelenke, gebrochene Federn und Rost an den Bremsleitungen Probleme bereiten.

Beim aktuellen Modell ist diesbezüglich noch nichts bekannt, nur sich lösende Türdichtungen und mehrere Rückrufe sind ein Thema. Und ein ganz spezielles der im Ölbad laufende Zahnriemen der Einliter-Dreizylinder-EcoBoost-Motoren. Denn hier kann es aufgrund von Gummiablösungen und Rissen zu kapitalen Motorschäden kommen, wenn statt des speziellen, zwingend vorgeschriebenen Motoröls Schmierstoffe ohne Ford-Freigabe eingefüllt wurden.

Bei gebrauchten Fiesta-Modellen ohne belegbare Wartungshistorie mit exakt aufgeführter Ölspezifikation ist daher Vorsicht angesagt.

*Jörn Thomas*

**Motoren** Kräftig: die Einliter-EcoBoost-Dreizylinder mit 95, 125 oder 155 PS sind drehmomentstark und sparsam. Problematisch: Der im Öl laufende Zahnriemen bei Verwendung von Ölen ohne Ford-Freigabe



**Fahrwerk** Agiles, sicheres Handling mit präziser Lenkung, guter Federungskomfort. Adaptivdämpfer sind nicht erhältlich. Grundsätzlich standfest und sicher: die Bremsanlage

**Innenraum** Luftigere, vertikale Gestaltung, deutlich bessere Anmutung durch aufgewertete Materialien. Lohnenswert: das Sync-3-Infotainment-System, dessen Radio allerdings hin und wieder Probleme machen kann



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

**Karosserie** In achter Generation leicht gewachsen, bietet sie mehr Platz im Innenraum inklusive gesteigerter Beinfreiheit im Fond. Bekannte Schwäche: sich lösende Türdichtungen



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

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.1	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
<b>Hubraum</b>	1084	999	999
<b>Leistung</b>	52 (70)	74 (100)	92 (125)
bei 1/min	bei 6500	bei 6500	bei 6000
<b>max. Drehm.</b>	110 bei 3500	170 bei 1500	170 bei 1400
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1108/517	1164/506	1217/468
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	4040 x 1735 x 1476	4040 x 1735 x 1476	4040 x 1735 x 1476
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	292-1093	292-1093
<b>Höchstgeschw.</b>	160	183	203

### Welches Modelljahr?

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

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

### Was kostet er?

Das Angebot an Gebrauchten der Vorgängergeneration ist mittlerweile stark geschrumpft. Preislich starten gepflegte Exemplare mit 82-PS-Basismotor und Laufleistungen um 80 000 km bei ungefähr 5500 Euro. Gebrauchte Fiesta Nummer acht ab Baujahr 2017 mit 100 PS und weniger als 50 000 Kilometern gibt es ab etwa 10 000 Euro, einen spaßigen ST mit vergleichbaren Laufleistungen jedoch erst ab rund 18 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro <sup>1)</sup>			Betriebskosten in Euro			
	1.1	1.0 EB <sup>2)</sup>	1.0 EB <sup>3)</sup>	im Jahr	1.1	1.0 EB <sup>2)</sup>	1.0 EB <sup>3)</sup>
2021	-	16 421,-	15 913,-	Steuer	60,-	40,-	22,-
2020	-	13 797,-	14 489,-	Haftpflicht	474,-	436,-	467,-
2019	11 635,-	11 672,-	12 844,-	Teilkasko	100,-	107,-	132,-
2018	10 348,-	10 414,-	11 580,-	Vollkasko	345,-	399,-	459,-
2017	9 699,-	9 378,-	10 276,-	Wartung	176,-	183,-	183,-
2016	8 799,-	-	-	l/100 km	5,1 S	4,6 S	4,2 S

Quelle: DAT; <sup>1)</sup>Handlereinkaufspreise; <sup>2)</sup>100 PS; <sup>3)</sup>125 PS

Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Maik Wilde

### Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Honda Jazz

Die dritte Generation des City-Flitzers war zugleich die letzte mit konventionellem Antrieb. Auch sie punktet mit praktischen Talenten und hoher Zuverlässigkeit.



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

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

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

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

Uli Holzwarth



**Klasse: Variabilität der „Magic Seats“, die sich entweder zu einer Ebene flachlegen oder wie im Kino hochklappen lassen**



**Etwas zerklüftetes Cockpit mit zum Fahrer geneigten Infotainment-Bildschirm. Lenkrad mit zu vielen Tasten überladen**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

## Welches Modelljahr?

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

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Einen Jazz 1.3 i-VTEC mit Comfort-Ausstattung und Laufleistungen bis maximal 40 000 km gibt es ab etwa 12 000 Euro, für die CVT-Automatik muss man rund 1000 Euro mehr einplanen. Beim viel selteneren Jazz 1.5 Dynamic ab 2018 mit 130 PS und vergleichbaren Laufleistungen starten die Preise erst bei 17 000 Euro.

## Fahrzeugpreise in Euro\*

Jahr	1.3	1.3 CVT	1.5
2021	18 369,-	-	18 670,-
2020	16 401,-	-	16 753,-
2019	14 661,-	-	14 692,-
2018	13 043,-	-	13 435,-
2017	12 216,-	13 071,-	11 704,-
2016	10 283,-	11 003,-	-

Quelle: DAT; \*Händlereinkaufspreise

## Betriebskosten in Euro

Im Jahr	1.3	1.3 CVT	1.5
Steuer	72,-	50,-	106,-
Haftpflicht	480,-	480,-	512,-
Teilkasko	109,-	109,-	123,-
Vollkasko	474,-	474,-	541,-
Wartung	182,-	183,-	197,-
l/100 km	5,1 S	4,6 S	5,9 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Thomas Gross

## Tests in diesen Ausgaben

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

# Hyundai i10

Von 2013 bis 2020 war der kurze Viertürer eine erfreulich praktische, moderne und solide Bereicherung des Kleinwagensegments. Was taugt er als Gebrauchter?



**M**it der Ende 2013 eingeführten zweiten Generation des i10 gelang Hyundai bei den Kleinwagen ein großer Sprung nach vorn. Der in der Türkei gebaute i10 fuhr nun auf Augenhöhe mit der etablierten Konkurrenz, war sowohl qualitativ als auch fahrdynamisch ein großer Fortschritt, nicht nur im Vergleich zum antiquierten Vorgänger. Zum Modelljahr 2017 folgte ein Facelift, Anfang 2020 der aktuelle Nachfolger.

Wie das Schwestermodell Kia Picanto hat der i10 des Typs IA stets vier Türen und fünf Sitzplätze – mehr als einige Klassen-Konkurrenten. Auch die Platzverhältnisse können sich sehen lassen, vier Erwachsene reisen durchaus bequem. Genügend Raum fürs Gepäck gibt es ebenfalls. Ins Heck passen regulär 252 Liter, mit geteilt umgeklappten Rücksitzlehne erhöht sich das Volumen auf 1046 Liter.

Innen dominiert einfaches Hartplastik, doch die großzügig dimensionierten Vordersitze sind bequem. In puncto Zuverlässigkeit überzeugt der i10 jedoch nicht immer, liegt bei Pannenstatistiken nur im Mittelfeld. Bisher gab es jedoch keine offiziellen Rückrufe. Bekannte Probleme betreffen die Bremsen, defekte Beleuchtungen, Ölverlust, eine schwache Klimaanlage sowie Beanstandungen an Federn und Dämpfern bei der HU.

Das Motorenangebot umfasste neben dem vom Vorgänger übernommenen, sehr kultivierten 1,2-Liter-Vierzylinder (87 PS) einen recht lethargischen Einliter-Dreizylinder mit 67 PS, der als 1.0 Blue auch über eine Start-Stopp-Automatik verfügt. Ab Mitte 2014 gab es zudem für einige Zeit den 1.0 LPG mit bivalentem Flüssiggasbetrieb.

In Fahrdynamik-Tests fielen die teils schwachen Bremsleistungen negativ auf. Sonst ist das Fahrverhalten problemlos. Kopf- und Seitenairbags sowie ESP sind in der zweiten Generation serienmäßig an Bord. Assistenten wie Kollisions- und Spurwechselwarner gab es dagegen erst seit dem Facelift Anfang 2017. Die kommode Federung kann sich im Klassenvergleich sehen lassen und ist durchaus langstreckentauglich, während die Lenkung eher gefühllos und rückmeldungarm arbeitet.

Annette Bender-Napp



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



**Der i10 erfreut mit hohem Nutzwert, nicht nur die Passagiere finden luftig Platz, sondern auch das Gepäck**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

## Welches Modelljahr?

Da der i10 von Anlaufschwierigkeiten verschont blieb, gibt es im Grunde keine Einschränkungen. Wer aber einen jungen Gebrauchten ab 2019 wählt, profitiert noch von der fünfjährigen Hyundai-Neuwagengarantie. Assistenten wie den Kollisions- und Spurwechselwarner gab es erst ab dem Facelift-Modell 2017.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Bei i10 mit dem 1,2-Liter-Vierzylinder und weniger als 50 000 km beginnen die Gebrauchtpreise ab rund 7000 Euro. Junge Exemplare ab 2018 mit Restgarantie gibt es ab rund 10 000 Euro, vergleichbare i10 mit dem 1.0-Dreizylinder kosten etwa 1000 Euro weniger.

## Fahrzeugpreise in Euro\*

Jahr	1.0	1.2	1.0 LPG
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	7990,-	8686,-	–
2018	7169,-	7453,-	7751,-
2017	6272,-	6725,-	6920,-
2016	5710,-	6180,-	5997,-

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

## Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0	1.2	1.0 LPG
Steuer	46,-	64,-	38,-
Haftpflicht	449,-	407,-	443,-
Teilkasko	64,-	64,-	53,-
Vollkasko	344,-	263,-	282,-
Wartung	161,-	188,-	181,-
l/100 km	4,7 S	4,9 S	6,5 LPG

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Marco Löding

## Tests in diesen Ausgaben

i10 1.0 Blue (Vergleichstest: 16/14), i10 1.2 (Vergleichstest: 2/15, 6/17), i10 1.0 (Vergleichstest: 15/15).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Hyundai i20

Seit 2009 behauptet sich der i20 erfolgreich im Revier von Ford Fiesta und VW Polo. Mit welchen Qualitäten wartet die zweite Modellgeneration ab 2014 auf?



**O**bwohl Hyundai seine Wurzeln in Südkorea hat, steckt im i20 viel europäischer Geschmack, denn er wurde im deutschen Entwicklungszentrum in Rüsselsheim konzipiert. 2014 kam die zweite Generation (intern GB) auf den Markt, die 2018 aktualisiert wurde, bevor Ende 2020 Nummer drei (BC3) an den Start ging.

Drei Varianten stehen vom GB zur Wahl, dazu mehrere Motoren. Neben dem klassischen Viertürer gab es den i20 ab 2016 auch als Active im modischen Outdoor-Outfit. Der Coupé genannte Zweitürer verschwand dagegen 2018 mit der Modellpflege aus dem Programm.

Dabei beschränken sich die Nachteile auf eine schlechtere Rundumsicht sowie den beschwerlichen Ein- und Ausstieg zu bzw. von den Rücksitzen. Selbst hinten sitzen Erwachsene in allen i20 recht bequem, der Gepäckraum (326 Liter) ist für diese Klasse gut dimensioniert. Vorne herrscht ebenfalls keine Enge, Sitzposition und Bedienung passen, Materialauswahl und Verarbeitung sind solide. Und zur Absicherung gewährte Hyundai überdurchschnittliche fünf Jahre Werksgarantie.

Die Motorenauswahl reicht von eher müden Saugbenzinern (75, 84, 100 PS) über quirlige Turbo-Dreizylinder (100, 120 PS) bis zu genügsamen Dieseln (75, 90 PS). Automatikfreunde mussten bis zum Facelift mit einem veralteten Vierstufengetriebe vorliebnehmen, das es nur zusammen mit dem 100 PS starken 1,4-Liter-Benziner gibt – als Gebrauchtwagen vergleichsweise selten im Angebot, genauso wie Exemplare mit Dieselmotor.

Einen großen Fortschritt machte der i20 des Typs GB bei der Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung, die nun mit besserer Rückmeldung gefällt. Das gilt auch für die kräftig zupackenden Bremsen, die keine Auffälligkeiten zeigen – anders als bei Exemplaren der ersten Modellgeneration. Auch in anderen wichtigen Bereichen – Aufhängung, Federn, Dämpfer, Lenkung, Beleuchtung, Auspuff, Ölverlust – zeigt sich dieser i20 bislang unauffällig. Zu den wenigen Schwachstellen gehören mitunter wellige Sitzbezüge und Rost an der Heckklappe. *Peter Wolkenstein*



**Den 1,2-Liter-Vierzylinder gab es in zwei Leistungsstufen: mit 75 und 84 PS. Seltenheit: der Coupé genannte Zweitürer**



**i20 Active im Abenteuer-Trimm mit Unterfahrschutz, Dachreling, Rundumbeplankung und leicht angehobener Karosserie**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

## Welches Modelljahr?

Die fünf Jahre gültige Fahrzeuggarantie läuft für die frühen Facelift-Modelle von 2018 erst in diesem Jahr aus. Ab diesem Zeitpunkt war der i20 wahlweise mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe statt der veralteten Vierstufen-Wandlerautomatik zu haben.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Für Facelift-Modelle ab 2018 mit weniger als 50 000 Kilometer Laufleistung beginnen die Gebrauchtangebote erst bei etwa 11 000 Euro. Exemplare ab 2016 mit 120-PS-Dreizylinder-Turbo, guter Ausstattung und maximal 50 000 km gibt es ab ungefähr 12 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2	1.4	1.0 T	im Jahr	1.2	1.4	1.0 T
2021	–	–	–	Steuer	74,–	92,–	44,–
2020	11 142,–	–	14 672,–	Haftpflicht	481,–	518,–	462,–
2019	9908,–	–	12 629,–	Teilkasko	87,–	99,–	97,–
2018	8582,–	11 336,–	11 270,–	Vollkasko	305,–	381,–	412,–
2017	7417,–	10 192,–	10 218,–	Wartung	181,–	187,–	199,–
2016	6374,–	8198,–	8977,–	I/100 km	5,1 S	5,5 S	4,6 S

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

## Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Informationen sowie technische Daten finden Sie im Internet unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Mazda 2

Auch beim kleinsten Modell geht Mazda andere Wege als die Konkurrenz, setzt auf Hubraum statt Aufladung. Und fährt so bei der Zuverlässigkeit ganz vorne mit.



**E**in Typ von gestern? Das ist der Mazda 2 ganz sicher nicht, obwohl dessen dritte Generation schon seit Anfang 2015 die Modellpalette des japanischen Herstellers nach unten abrundet – und bei den Benzinern bis heute konsequent auf Downsizing und Turbolader verzichtet.

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

Eine ganz wichtige nimmt hier jedoch die Zuverlässigkeit ein, und in dieser Hinsicht kann Mazdas Kleinster des Typs DJ1 liefern. Steuerkettenmalaisen gibt es hier ebenso wenig wie Ärger mit der Kraftübertragung, hohem Ölverbrauch oder frühzeitigem Verschleiß an Achslagern, Radaufliehungen, Bremsen oder der Abgasanlage.

Wie viele moderne Autos blieb aber auch der zum Modelljahr 2020 (LED-Scheinwerfer Serie) und 2023 dezent überarbeitete Mazda 2 nicht vor Rückrufen verschont. Von den bislang fünf bekannten betrafen zwei das beim Skyactive-G 115 optionale Rekuperationssystem i-ELOOP und je einen die Kraftstoffhochdruckleitung, Keilriemen mit Dichtung des Kraftstofffilters sowie den sehr seltenen Diesel (fehlerhafte Verbrennung). Trotz kleinerer Auffälligkeiten bei Beleuchtung und Klimaanlage sind bei diesem 2er bis heute keine echten Mängelschwerpunkte erkennbar.

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

Uli Holzwarth



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



**Einer für alle: Den hoch verdichteten 1,5-Liter-Saugmotor gibt es in drei Leistungsstufen mit 75, 90 und 115 PS**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	G 75	G 90	G 115
<b>Motorbauart/Zylinderanzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1496	1496	1496
<b>Leistung</b>	55 (75)	66 (90)	85 (115)
bei 1/min	bei 6000	bei 6000	bei 6000
<b>max. Drehm.</b>	135 bei 3800	148 bei 4000	148 bei 4000
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1045/455	1081/429	1096/419
<b>Länge x Breite</b>	4060 x 1695	4060 x 1695	4060 x 1695
<b>x Höhe</b>	x 1495	x 1495	x 1495
<b>Gepäckraum</b>	280-950	280-950	280-950
<b>Höchstgeschw.</b>	171	183	200

## Welches Modelljahr?

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

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Bei 8500 Euro geht es los, soll es ein früher DJ1 mit Klima und weniger als 100 000 km sein. Facelift-Modelle von 2020 mit 90 PS und weniger als 30 000 km konkurrieren zu Preisen um 16 000 Euro mit billigeren Basis-Neuwagen und deren sechsjähriger Garantie.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	G 75	G 90	G 115	im Jahr	G 75	G 90	G 115
2021	12 324,-	14 224,-	16 800,-	Steuer	60,-	62,-	88,-
2020	11 734,-	12 917,-	15 175,-	Haftpflicht	450,-	462,-	394,-
2019	10 404,-	11 448,-	13 450,-	Teilkasko	106,-	114,-	111,-
2018	9 559,-	10 525,-	12 248,-	Vollkasko	422,-	427,-	463,-
2017	8 623,-	9 642,-	10 797,-	Wartung	189,-	195,-	220,-
2016	7 425,-	8 060,-	9 305,-	l/100 km	4,7 S	4,9 S	5,4 S

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

René Krämer

## Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Mini

Der Mini und die Kurve, das ist auch in der dritten Generation der Neuauflage eine Romanze. Ein wenig Reife schadet dem Mini dabei nicht, wie wir gleich sehen.

**D**ie wilden Tage hat der Mini in Generation III seit 2014 hinter sich. Dass er nun ernst genommen werden will, zeigt sich auch daran, dass er Vergleichstests bei auto motor und sport gewonnen hat – wäre ihm früher nicht passiert. Dafür gibt es nun den komfortabelsten, sichersten und zuverlässigsten Mini seit dem Start des Ur-Mini 1959 als Austin Seven.

Mit dem hat der aktuelle Mini nur noch das Grundkonzept und ein paar Stilelemente gemeinsam, denn unter BMW-Regie ist er deutlich größer, reifer und stärker geworden. Bei der dritten Generation des New Mini kommen erstmals Dreizylinder als Benziner und Diesel zum Einsatz, während die stärkeren Cooper D, Cooper S und JCW einen Zweiliter-Vierzylinder aus der modu-

laren BMW-Motorenfamilie vorn quer unter der kurzen Haube haben (alle mit Euro-6d). Allerdings können die Dreizylinder wegen defekter Kurbelwellenlager Probleme bereiten, die ab April 2015 abgestellt sein sollen. Seit März 2021 gibt es den Diesel nicht mehr für Hatch, Cabrio und Viertürer, sondern nur noch für Clubman und Countryman.

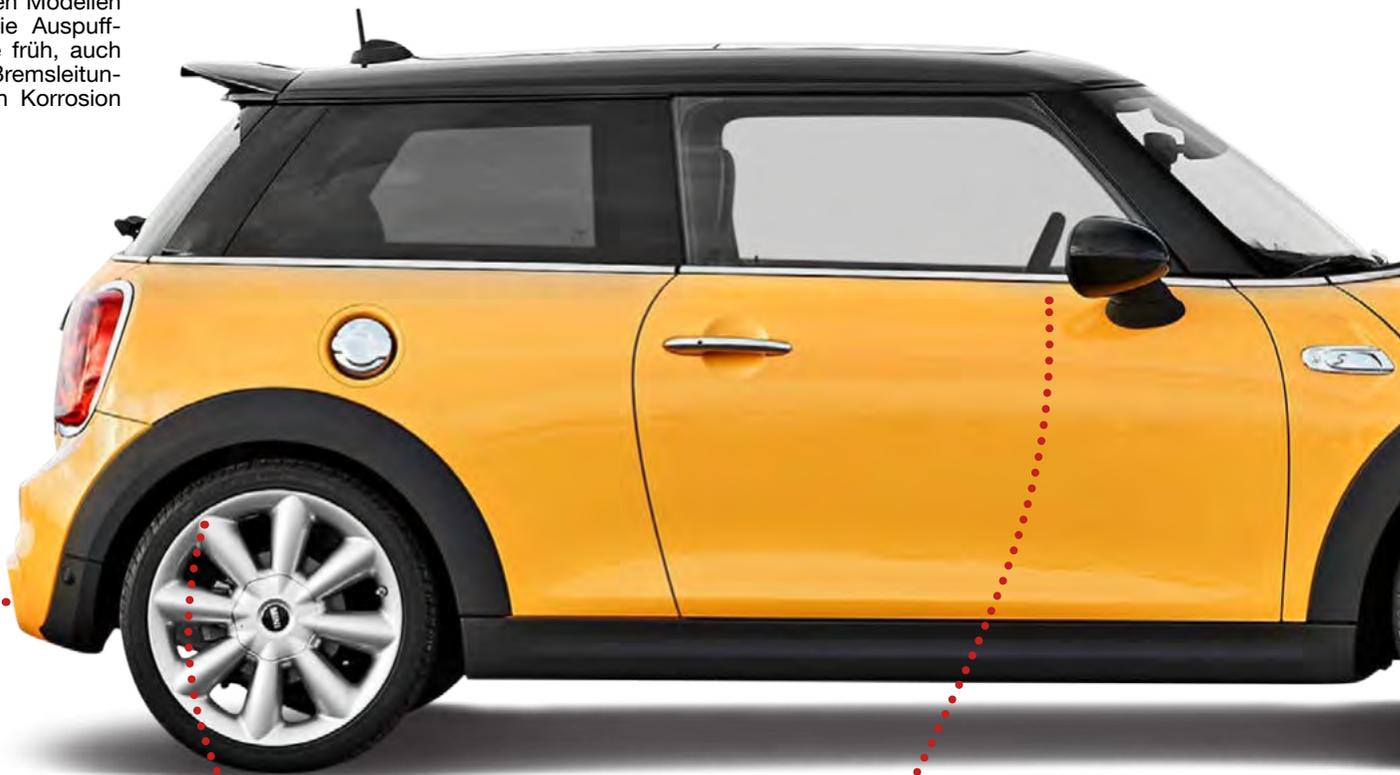
Obwohl der normale Zweitürer auf 3,82 Meter gewachsen ist, sollte man ihn weiterhin eher als erweitertes Pärchenauto verstehen. Selbst der 16 cm längere Viertürer bietet keinen deutlich größeren Fond- und Gepäckraum. Ausreichend Platz schafft erst der im Herbst 2015 völlig neu aufgelegte Clubman, der in der Kompaktklasse antritt und die gleiche Basis wie der BMW Einer nutzt. Angesichts seines Formats und Ge-

wichts bieten nur die Vierzylinder-Turbos ein wirklich dynamisches Temperament.

Die früheren Mängel in der Dauerhaltbarkeit hat der Mini abgelegt, Materialanmutung und Verarbeitung entsprechen bis auf Detailsmängel nun eher dem gehobenen Preisniveau. Nach der kleinen Modellpflege im Frühjahr 2021 hat der Mini zwar serienmäßig LED-Scheinwerfer, das Arsenal an Assistenzeinrichtungen blieb aber eher knapp. Zu den beliebtesten Modellen zählt inzwischen die Elektro-Version Cooper SE. Wer den gebraucht kaufen will, sollte auf ein Protokoll des Batteriezustandes bestehen. Beim Kauf der stärkeren Mini-Benziner und -Diesel achte man auf Bremsenabnutzung, ausgeschlagene Lager und verschlissene Dämpfer.

*Sebastian Renz*

**Auspuff** Vor allem bei den ersten Modellen rosten die Auspuff-Endtöpfe früh, auch an den Bremsleitungen kann Korrosion auftreten



**Fahrwerk** So ein Mini wird ja gern beherzt gefahren, also auf Reifen- und Bremsenverschleiß achten und möglichst auch die Stoßdämpfer checken – vor allem bei den stärkeren Cooper-/Cooper-S-Modellen

**Verarbeitung** Die Oberflächen der Tasten lösen sich, Sitzpolster werden rissig. Ärgerlicher: abgelöstes Dämmmaterial an der C-Säule und Wasser in der Reserveradmulde wegen mangelhafter Schweißnähte



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

**Motor** Klären Sie vor dem Kauf eines Dreizylinders ab, ob der zu der Serie zählt, die mit defekten Kurbelwellenlagern auffiel. Weiterer Mangel: leckende Antriebswellen-Simmerringe, kostet 500 bis 700 Euro



Ein 136-PS-Cabrio von 2017 kostet ab 18 000 Euro, ein 2017er-Clubman – ebenfalls um 80 000 km – beginnt bei 16 000 Euro

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

### Welches Modelljahr?

Im Herbst 2017 gab es neue Motoren beim Mini, alle Dreizylinder haben nun 1,5 Liter Hubraum, auch One First und One (bis dahin 1,2 Liter). Ansonsten hat sich in der Karriere des Mini wenig getan, 2018 ersetzten Doppelkuppler bei den Benzinern die Sechs- und Achtgang-Wandlerturboautomaten. Das Facelift im März 2021 brachte nur stilistische Änderungen – auch für den seit Anfang 2020 erhältlichen, rein elektrisch angetriebenen Cooper SE mit 184 PS (135 kW). Der kostet als Einjähriger etwa 4000 Euro weniger als ein Neuwagen nach Abzug der Kaufprämie, die seit Januar 2023 nur noch insgesamt 6750 Euro beträgt.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Minimal ausgestattet, der Mini: Erst seit dem Facelift 2021 haben alle Modelle serienmäßig eine Klimaanlage. Allerdings sparen wenige Neuwagenkunden an Extras, selbst die Basismodelle werden oft reich ausgestattet. Neben Assistenzsystemen lohnen sich vor allem LED-Scheinwerfer. Auch klasse: das Navi-Infotainment-System, das der Mini von BMW übernimmt.

### Was kostet er?

Ein Mini One in der Basis-Motorisierung (75 PS) von 2018 und mit guter Ausstattung ist als Dreitürer ab 15000 bis 16000 Euro zu haben. Viertürer mit gleichem Motor und ähnlicher Ausstattung können 2000 Euro mehr kosten. Für einen Clubman Cooper S unter 50000 km sind mindestens 19000 Euro fällig.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	One	Cooper	Cooper S	im Jahr	One	Cooper	Cooper S
2021	–	18 571,–	22 334,–	Steuer	58,–	50,–	116,–
2020	–	16 882,–	20 305,–	Haftpflicht	485,–	500,–	480,–
2019	–	14 962,–	17 999,–	Teilkasko	127,–	134,–	183,–
2018	11 380,–	12 839,–	16 223,–	Vollkasko	424,–	475,–	548,–
2017	10 232,–	11 902,–	14 400,–	Wartung	196,–	216,–	243,–
2016	8645,–	9954,–	12 229,–	l/100 km	4,8 S	4,5 S	5,7 S

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



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

### Tests in diesen Ausgaben

Mini One (Vergleichstest: 14/15), Mini Cooper Cabrio (Vergleichstest: 8/16), Mini One Viertürer (Vergleichstest: 10/16), Mini Cooper (Vergleichstest: 5/19), Mini Cooper S Viertürer (Vergleichstest: 9/19).  
Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Mitsubishi Space Star

Mitsubishi's Bestseller lockt zwar weder mit visuellen Reizen noch technischen Feinessen, empfiehlt sich Gebrauchtkäufern aber mit seiner problemlosen Technik.



**D**er als sogenanntes Weltauto konzipierte und seit 2012 in Thailand gebaute Mitsubishi Space Star gehört zu den eher unauffälligen Typen in unserem Straßenverkehr.

Dennoch avancierte der stets viertürige Kleinwagen auch hierzulande rasch zum Bestseller im Mitsubishi-Modellprogramm, der von 2013 bis Ende 2022 in Deutschland 163 706 Käufer fand. Bei denen punktete der Space Star neben seinen praktischen Talenten als recht geräumiger Stadtfliitzer auch mit Zuverlässigkeit, der fünfjährigen Werksgarantie und günstigen Preisen. Für Aufmerksamkeit sorgten einst Dumpingaktionen fürs Basismodell, das mit 6990 Euro dem Dacia Sandero als billigster Neuwagen Konkurrenz machte.

Doch diese Zeiten sind vorbei, selbst das Einstiegsmodell steht mittlerweile mit rund 13 200 Euro in der Preisliste – in der Gunst der Gebrauchtkäufern aber sowieso nicht ganz oben. Auch Secondhand-Käufer wählen vorzugsweise eines der zahlreichen rabattierten Sondermodelle mit attraktiven Extras, für die sich rund 80 Prozent der Neukäufer entschieden haben. Die Topausstattung ist nur dann eine Überlegung wert, wenn es unbedingt die CVT-Automatik sein soll, weil es die nur in dieser Kombination gab.

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

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

Uli Holzwarth



**Ansehnlich gestaltetes Hartplastik-Cockpit mit simpler Bedienung. Etwas müder, aber haltbarer Basis-Dreizylinder**



**Gesichtskosmetik: Technisch änderte sich wenig von der Erstauflage 2013 (oben) bis zum aktuellen Typ ab 2020**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.0	1.2	1.2 CVT
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
<b>Hubraum</b>	cm³	999	1193
<b>Leistung</b>	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
	52 (71)	59 (80)	59 (80)
	bei 1/min	bei 6000	bei 6000
	bei 6000	bei 6000	bei 6000
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	106 bei 4000	106 bei 4000
	88 bei 5000	95/385	985/385
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	kg	940/350	940/350
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	mm	3795 x 1665 x 1505	3795 x 1665 x 1505
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	235-912	209-881
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h	172	180

## Welches Modelljahr?

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

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Das Gebrauchtsangebot ist überschaubar, Modelle mit Basismotor überwiegen. Frühe Exemplare mit Klima und weniger als 50 000 km gibt es ab rund 6500 Euro, Faceliftmodelle ab 2020 starten erst bei 8500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	1.0	1.2	1.2 CVT	im Jahr	1.0	1.2	1.2 CVT
2021	10 673,-	–	–	Steuer	40,-	56,-	58,-
2020	9 343,-	10 703,-	10 703,-	Haftpflicht	486,-	453,-	453,-
2019	8 529,-	9 770,-	9 770,-	Teilkasko	108,-	108,-	108,-
2018	7 688,-	8 465,-	8 465,-	Vollkasko	428,-	453,-	453,-
2017	6 912,-	7 611,-	7 611,-	Wartung	166,-	171,-	175,-
2016	5 670,-	6 502,-	6 502,-	l/100 km	4,6 S	4,9 S	4,9 S

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

René Krämer

## Tests in diesen Ausgaben

Space Star 1.0 (Kurztest: 18/18), Space Star 1.2/1.2 CVT (Vergleichstest Schalter/Automatik: 2/17), Space Star 1.2 (Fahrbericht Faceliftmodell: 1/20, Vergleichstest: 9/20).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Nissan Micra

In den 1990er-Jahren zählte der Micra zu den Stars der Kleinwagenklasse. Von 2010 bis 2017 versuchte die vierte Generation, an frühere Erfolge anzuschließen.



## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Den Aufpreis für den stärkeren Dreizylinder-Benziner mit Kompressor können Sie sich gut sparen. Erst bei höheren Drehzahlen schaltet sich der Lader zu, führt damit zu einer unharmonischen Kraftentfaltung und einem hohen Alltagsverbrauch.

	1.2	1.2 DIG-S
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3
<b>Hubraum</b> cm <sup>3</sup>	1198	1198
<b>Leistung</b> kW (PS)	59 (80)	72 (98)
bei 1/min	bei 6000	bei 5600
<b>max. Drehm.</b> Nm bei 1/min	110 bei 4000	147 bei 4400
<b>Leergewicht/Zuladung</b> kg	1035/390	1060/445
<b>Länge x Breite x Höhe</b> mm	3825 x 1665 x 1510	3825 x 1665 x 1510
<b>Gepäckraum</b> l/VDA	265–1132	265–1132
<b>Höchstgeschw.</b> km/h	170	183

## Welches Modelljahr?

Im Juni 2013 gab es ein kleines Facelift (beim Händler ab September 2013), das sich aber auf eine umgestaltete Front und neue Scheinwerfer beschränkte. Unter Umständen (Steuerkette) lohnt es sich, nach dem qualitativ besseren und günstigeren Vorgänger Ausschau zu halten, der in England gebaut wurde.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon in der Basisversion Visia kam der Micra K13 mit sechs Airbags, ABS und ESP. Empfehlenswerter ist die Acenta-Ausstattung, zu der Klimaanlage, CD-Radio, geteilt umklappbare Rücksitzlehnen, elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung gehören.

## Was kostet er?

Die Preise für K13-Modelle mit Basisbenziner und rund 50 000 km beginnen aktuell ab etwa 6500 Euro. Spätere Faceliftmodelle ab 2015 mit Laufleistungen unter 40 000 km kosten nicht so viel mehr, hier geht es für gute Exemplare mit Klima ab 8000 Euro los.

Fahrzeugpreise in Euro*	Betriebskosten in Euro				
	1.2	1.2 DIG-S	im Jahr	1.2	1.2 DIG-S
2021	–	–	Steuer	64,–	32,–
2020	–	–	Haftpflicht	437,–	454,–
2019	–	–	Teilkasko	63,–	89,–
2018	–	–	Vollkasko	301,–	427,–
2017	6378,–	–	Wartung	182,–	195,–
2016	5497,–	6196,–	l/100 km	5,0 S	4,3 S

Quelle: DAT; \*Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Die vierte Generation des Micra ist im Grunde ein solider Kleinwagen. Schwächen sind relativ häufige Probleme mit der Steuerkette, undichte Klimaleitungen und hohe Inspektionskosten. Achtung: Apple CarPlay ist nur in der Ausstattungslinie Acenta verfügbar.

Martin Reimer

## Tests in diesen Ausgaben

Micra 1.2 (Test: 6/11; Vergleichstest: 8/11), Micra 1.2 DIG-S (Fahrbericht: 16/11).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

Die vierte Micra-Generation lief als Weltauto von 2010 bis Anfang 2017 in Thailand, China und Mexiko vom Band. Das hatte auf die Kostenstruktur des Herstellers erfreuliche Auswirkungen – jedoch nicht auf die Zufriedenheit der hiesigen Käufer. Denn an die Qualitäten und die Beliebtheit seiner Vorgänger kommt der Micra der Baureihe K13 nicht heran – trotz des verbesserten Platzangebots und üppigen Kofferraums (265 bis 1132 Liter). Neben der schwachen Qualität von Sitzen und Innenraummaterialien liegen Fahrkomfort und Antrieb unterm Klassenschnitt.

Es gab nur einen Dreizylinder-Benziner, der als Sauger 80 und mit Kompressor 98 PS leistet. Letzterer schaltet sich erst bei 3000 Umdrehungen zu – eine ebenso ungewöhnliche wie unharmonische Art der Aufladung, weil es gerade bei niedrigen Drehzahlen am Durchzug hapert. Unter Normbedingungen mag der Micra DIG-S sparsam sein, im Alltag aber verbraucht er viel. Immerhin ist er zuverlässig. Rost war nur bei den ersten beiden Generationen K10 (1982 bis 1992) und K11 (1993 bis 2003) ein ernsthaftes Thema, ab dem K12 (2003 bis 2010) dann nicht mehr – obwohl Nissan auch hier und beim Nachfolger K13 beim Korrosionsschutz nicht gerade großzügig war.

Späte K12 sind übrigens noch immer eine gute Alternative zum K13, sofern die Steuerkette keinen Ärger macht. Bis auf ein kleines Elektronikproblem brachte ein K12 den 100 000-km-Dauer-test ohne Zwischenfall über die Bühne. Dass er das cleverere Modell ist, zeigt sich auch an der verschiebbaren Rückbank. In puncto Qualität liegt der Micra K13 unter dem Niveau der Konkurrenz – und dem früherer Generationen. Klappern ist typisch, durchgesessene Sitze ebenso.

Mit vier Sternen erreichte der Micra beim Euro-NCAP-Crashtest 2010 für einen Kleinwagen ein gutes Ergebnis. Er kam serienmäßig mit sechs Airbags und ESP, aber anders als die größeren Nissan-Modelle ohne Assistenzsysteme. Auf der Straße ist er nicht sehr agil oder komfortabel, Kurvenverhalten und Bremsen entsprechen immerhin dem Klassendurchschnitt.

Henning Busse



**Außen wie innen versucht der Micra, durch sein kugeliges Design Verarbeitungs- und Qualitätsmängel zu kaschieren**



**Seit 2010 gibt es den Micra nur mit vier Türen, den Vorgänger gab es noch als Zweitürer und als Blechdach-Cabrio C+C**

# Opel Adam

Die deutsche Antwort auf Mini und Fiat 500 war ähnlich erfolgreich, aber weniger variantenreich. Als Gebrauchtwagen macht der Adam dafür kaum Probleme.



**M**it dem Adam hatte Opel seit Anfang 2013 bis Mitte 2019 eine kürzere, trendigere und teurere Alternative zum eher nutzwertigen Corsa im Angebot, die gegen Audi A1, Fiat 500 und Mini antrat. Wie diese ließ sich der Zweitürer mit zahlreichen Farben, Dekors und Ausstattungen individualisieren. Neben den Versionen Open Air mit elektrischem Faltschiebedach und Rocks im Offroad-Look bot er auch einen LED-Innenhimmel, der ein Sternenzelt über den Insassen aufzog.

Da viele Adam auf Kurz- und Mittelstrecken bewegt werden, sind die braven, preisgünstigen Vierzylinder-Sauger mit 70, 87 und 100 PS die Wahl der Vernunft, zudem am häufigsten anzutreffen. Seit Mitte 2014 gibt es auch flotte Dreizylinder-Turbos mit 90 und 115 PS, die ihre hohen Preisaufschläge kaum jemals durch den Minderverbrauch reinfahren. Auf Diesel verzichtet Opel hier, nicht aber auf eine LPG-Variante und das sportliche Modell Adam S mit einem 150 PS starken 1,4-Liter-Turbomotor.

Die gegenüber dem Corsa um 30 Zentimeter verkürzte Länge macht sich hinten und im Kofferraum bemerkbar. Vorn fühlt man sich luftig untergebracht, kann Kleinkram in vielen Ablagen verstauen und mit der geteilt umklappbaren Rücksitzlehne den Gepäckraum auf 663 Liter erweitern. Die Übersichtlichkeit ist gut, die Ladekante aber zu hoch.

Obwohl der Adam von sieben Rückruf-Aktionen bis Sommer 2019 betroffen war, ist die Qualität doch sehr ordentlich. Auffällig sind lediglich das Zündspulenmodul sowie Undichtigkeiten an Klimaanlage und Wasserpumpe. Außen wie innen wirkt das Auto solide, liebevoll und adrett gemacht.

Problemlose Fahreigenschaften und standfeste Bremsen sind für den Adam ebenso selbstverständlich wie sechs Airbags. Nur bei Scheinwerfern (weder Xenon noch LED), City-Notbremsung und weiteren Assistenzsystemen tun sich Lücken auf.

Dafür erleichtern knappe Abmessungen, ein agiles Handling und die präzise Lenkung das Manövrieren und Einparken in der Stadt. Selbst längere Strecken lassen sich dank bequemer Sitze und guter Federung entspannt absolvieren – S und Rocks sind weniger komfortabel. *Henning Busse*



**Wie die Erstbesitzer können auch Gebrauchtkäufer aus einer Vielzahl von Extras und Farbkombinationen wählen**



**Rund 30 cm fehlen zum Corsa, das spürt man auf den Rücksitzen und im Kofferraum – in den passen nur zwei Wasserkisten**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für den Stadtverkehr und kleine Touren ist der Basis-motor mit 70 PS völlig ausreichend, der teure Einliter-Dreizylinder lohnt sich nur für Vielfahrer. Als Erbe der früheren GSi-Tradition hat der Adam S mit dem 150 PS starken 1,4-Liter-Turbo seinen eigenen Reiz.

	1.2	1.0 DI T	1.4 T
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1229 cm³	999	1398
<b>Leistung</b>	51 (70) kW (PS) bei 1/min	85 (115) bei 5200	110 (150) bei 4900
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	170 bei 1800	220 bei 2750
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1086/369 kg	1156/354	1178/387
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	3698 x 1720 x 1484	3698 x 1720 x 1484	3698 x 1720 x 1493
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	170–663	170–663
<b>Höchstgeschw.</b>	165 km/h	196	210

## Welches Modelljahr?

Wer einen Dreizylinder-Turbo, ein Faltschiebedach oder die SUV-Optik des Adam Rocks sucht, wird erst ab Herbst 2014 fündig. Alle anderen können bedenkenlos auch zu frühen Exemplaren greifen – aber nur mit lückenlosem Scheckheft. So kann man sicher sein, dass alle Rückrufe erledigt worden sind.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basisversion mit dem 1,2-Liter-Einstiegsmotor und ohne Klimaanlage ist eher selten anzutreffen, alle stärkeren Modelle haben mindestens die sinnvolle Jam-Ausstattung an Bord. Reizvoll und günstig: das Open-Air-Paket mit Faltdach und Teilleder-Interieur.

## Was kostet er?

Frühe Exemplare mit rund 100 000 km gibt es ab 6000 Euro, bei üppiger Bestückung mit Extras werden rund 1500 Euro mehr fällig. Jüngere Modelle mit dem spritzigen, sparsamen Dreizylinder-Turbo und mehr Ausstattung beginnen die Preise bei zirka 8500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2	1.0 DI T	1.4 T	im Jahr	1.2	1.0 DI T	1.4 T
2021	–	–	–	Steuer	86,–	46,–	116,–
2020	–	–	14 923,–	Haftpflicht	418,–	450,–	338,–
2019	9250,–	10 039,–	13 310,–	Teilkasko	77,–	96,–	111,–
2018	8498,–	9475,–	11 911,–	Vollkasko	292,–	341,–	371,–
2017	7421,–	8874,–	10 403,–	Wartung	172,–	185,–	215,–
2016	6472,–	7812,–	9253,–	l/100 km	5,3 S	4,9 S	5,9 S

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Opels Kleinster zeigt viele Ähnlichkeiten zum größeren Bruder Corsa: Klimaanlage und Einliter-Turbomotor sind gelegentlich undicht. Auch das Zündspulenmodul ist offenbar eine Schwachstelle.

*Daniel Kilgus*

## Tests in diesen Ausgaben

Adam 1.4 (Test: 3/13), 1.4 (Vergleichstest: 5/13), Adam 1.0 DI Turbo (Vergleichstest: 24/14), Adam 1.0 DI Turbo Rocks (Kurztest: 1/15), Adam 1.4 Turbo S (Vergleichstest: 11/15).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Opel Corsa

Wie sein Vorgänger gilt der Corsa E als einer der Zuverlässigsten seiner Klasse. Dennoch sollten Käufer auf kleinere Schwachstellen achten.



## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Als ausgewogen und zuverlässig gelten die 1,4-Liter-Varianten, nur die Automatik ist anfällig. Etwas temperamentvoller sind die sparsameren Einliter-Dreizylinder. Wer bei den Kraftstoffkosten sparen will, greift zur Flüssiggasvariante oder zu Euro-6-Dieselmotoren.

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

## Welches Modelljahr?

Das Produktionsjahr ist beim Corsa E nicht ausschlaggebend, da er auf bewährte Technik setzt. Alle Motoren erfüllen Euro 6, ab Mitte 2018 sogar Euro 6d-Temp. Diesel- und Autogasmodelle sind ebenso selten wie die sehr sportliche OPC-Variante. Den 150 PS starken GSi gab es erst ab Mitte 2018.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basisvariante ist eher mager ausgestattet. Schon die Edition-Version ergänzt den Serienumfang um Nützliches wie Klimaanlage, Radio mit Bluetooth und die geteilt umklappbare Rücksitzlehne. Die höheren Ausstattungslinien bieten viele Extras und anscheinliche Materialien. Die Color Edition setzt bunte Akzente.

## Was kostet er?

Die einst sehr große Auswahl im Netz ist mit rund 2200 Corsa E stark gesunken: Mit Basis-Benziner und rund 100 000 km Laufleistung kostet ein Zweitürer ab 5000 Euro. Für mehr Temperament und Ausstattung sind rund 7000 Euro fällig. Fünf Jahre alte Exemplare mit unter 50 000 Kilometern sowie guter Ausstattung sind ab ungefähr 11 000 Euro zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2	1.0	1.4	im Jahr	1.2	1.0	1.4
2021	–	–	–	Steuer	98,–	60,–	98,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	477,–	434,–	484,–
2019	9238,–	10 583,–	9770,–	Teilkasko	57,–	80,–	66,–
2018	8578,–	9424,–	8717,–	Vollkasko	301,–	356,–	369,–
2017	7571,–	8473,–	8300,–	Wartung	198,–	200,–	214,–
2016	6147,–	7376,–	7180,–	l/100 km	5,7 S	5,0 S	5,7 S

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

## Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

Ende 2014 modernisierte Opel den Corsa D mit neuem Design, verbesserten Motoren und komfortablerem Fahrwerk zum Corsa E, der Ende 2019 vom aktuellen Modell auf PSA-Basis abgelöst wurde. Neben dem coupéhaften Zweitürer gab es wieder einen Viertürer mit kantigerem Dach, das ihm eine Idee mehr Platz auf den Rücksitzen, aber keinen größeren Kofferraum beschert. Klimabedienung und Infotainment stammen vom kleineren Adam, wobei der Sieben-Zoll-Touchscreen bereits die Möglichkeit zur Smartphone-Spiegelung bietet.

Ein ausgefallenes Extra ist der integrierte Flex-Fix-Fahrradträger. Er mag das Radlerherz erfreuen, neigt aber (weil ungeschützt) zum Klemmen. Außerdem gab es Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, Frontkamera mit Verkehrszeichenerkennung und allerlei aktive Fahrassistenten nebst automatischer Einparkfunktion. Serie ist die elektrische Servolenkung, die per Knopfdruck in den besonders leichtgängigen City-Modus schaltet und ebenso wie das Fahrwerk im Vergleich zum Vorgänger auf mehr Präzision und Komfort getrimmt wurde. Federung und Dämpfung sind bei den Standardmodellen recht komfortabel ausgelegt, während die Sportvarianten GSi und OPC Unebenheiten und Stöße etwas ruppig an die Insassen weitergeben.

Die Antriebspalette ist groß, wobei alle Benziner die Euro-6-Abgasnorm erfüllen. Etwas müde wirken die 70 bis 90 PS starken Vierzylinder-Saugmotoren (1.2 und 1.4). Wer sparen will, greift zum Diesel oder der Autogasvariante 1.4 LPG EcoFlex. Temperamentvoller sind die Dreizylinder-Turbos mit 90 oder 115 PS. Sportlich wird es mit 1.4 Turbo oder GSi sowie dem OPC mit 207 PS. Gut: Die Diesel mit 75 oder 95 PS erfüllen ebenfalls die Euro-6-Abgasnorm.

Der Corsa E gilt als zuverlässig und sicher, denn er bringt stets ESP, Isofix-Befestigungen sowie Front-, Seiten- und Kopfairbags serienmäßig mit. Allerdings machen die Zündspule sowie undichte Wasserpumpen und Klimaanlage mitunter Probleme, die glücklicherweise selten heftig ins Geld gehen.  
*Clemens Hirschfeld*



Der OPC ist ein Kraftzweig, aber zirka 13 000 Euro teuer. Zweitürer mit Basis-Motor sind dagegen deutlich billiger



Ansprechendes Cockpit mit solider Verarbeitung. Der Touchscreen lässt sich via App mit dem Smartphone koppeln

# Peugeot 208

Der 2019 eingeführte 208 der zweiten Generation kommt ins Gebrauchtwagenalter. Der mustergültige Kleinwagen geizt mit Außenlänge und Problemstellen.

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

Dafür sorgt neben dem straff, aber schluckfähig ausgelegten Fahrwerk auch die angenehm direkte und präzise Lenkung. Letztere trübt die Wonne jedoch gelegentlich mit Knack- und Quietschgeräuschen. Erst kürzlich entlarvte man nicht korrekt befestigte Spurstangenköpfe als Ursache. Resultat: Rückruf. Apropos: Rückrufaktionen, vielmehr deren Durchführung, sind einer der beiden großen Hab-Acht-Punkte

beim Kauf eines gebrauchten 208. Vor dem Lenkungsproblem wurden die kleinen Peugeots nämlich bereits wegen scheuernder Kraftstoffleitungen und einigen Kleinigkeiten in die Werkstätten gerufen. Der andere mögliche Krisenherd liegt in den ansonsten empfehlenswerten Puretech-Dreizylindern.

Deren Zahnriemen läuft, ähnlich wie bei Ford, im Motoröl. Hier muss die Spezifikation genau stimmen, damit die äußere Gummischicht des Riemens nicht angelöst wird und in der Folge die Ölzufuhr behindert, was zwangsläufig im kapitalen Motorschaden endet. Schon einmal Nachfüllen mit falscher Sorte kann bereits zur Krise genügen.

Nur die Ruhe: Bis auf die ganz frühen 208 sind die Fahrzeuge noch im garantiefähigen Alter und dürften ordnungsgemäß gewartet

sein. Die wenigen Exemplare, bei denen hier Zweifel bestehen, dürfen Sie also getrost aussortieren. Glücklicherweise gibt es eine ganze Menge 208. Knapp 1500 Gebrauchtexemplare finden sich derzeit im Netz. Ihr Ausstattungsumfang reicht von der etwas kärglichen Basis bis zu ausgesprochenen Luxus-Kleinwagen mit Leder, reichhaltiger Fahrassistenz und allerlei Sport-Ornat. Fünf Türen sind beim aktuellen 208 stets Serie.

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

**Karosserie** Der 208 kommt übersichtlich und verhältnismäßig geräumig daher. Die Karosseriefugen dürften dabei präziser sein, dafür gibt es keine Rostprobleme



**Abgasanlage** Als kurzstreckenaffiner Kleinwagen zeigt manch ein 208 erste, noch unbedenkliche Roststellen an der Abgasanlage

**Lenkung** Ein Rückruf behebt derzeit das Problem der sich lösenden Kontermuttern an den Spurstangenköpfen. Hier entstehendes Spiel kann durch Knacken und Hakeln bis ins Lenkrad übertragen werden



**Wieselt flink: Das Fahrwerk des Peugeot ist gekonnt abgestimmt, wirkt sportlich straff, bleibt dennoch komfortabel**

**Motoren** Obwohl E-Motor und der empfehlenswerte Diesel gute Alternativen sind, fahren fast alle 208er mit 1.2-Liter-Dreizylindern. Die sind auf die korrekte Ölart angewiesen



**Obenliegende Instrumente nebst niedrigem Lenkrad sind stark gewöhnungsbedürftig. 265 Liter Stauraum im Heck**

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unter Kleinwagen lässt sich der 208 eher der Verwöhn-Fraktion und weniger den Sparbüchsen zuordnen. So raten wir zu Turbo- oder E-Motor. Die meisten tragen den 1.2 PureTech, der bis auf sein Zahnriemenproblem zuverlässig, kräftig und sparsam ist.

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

### Welches Modelljahr?

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

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Designthemen haben in Kaufberatungen wenig verloren – hier spielt trotzdem eines eine Rolle: Die modisch gezeichnete Karosserie wirkt mit den kleinen Basisrädern arg mager, was bei Gebrauchten zu heftigen Preisunterschieden zwischen Basis und den edleren Versionen führt. Behalten sie das kauftaktisch im Hinterkopf. Schon die Basis „Like“ kommt mit Klimaanlage und einem Grundangebot an Fahrassistenten. Ab 2020 trägt schon der Active LED-Scheinwerfer.

### Was kostet er?

Eine ganze Menge. Der 208 gehört auch als Neuwagen eher zu den nobleren Kleinwagen und ist hierzulande eine Idee seltener als Polo oder Corsa. So ist unter 14 000 Euro kaum etwas zu finden. Turbo-Exemplare liegen bei etwa 16 000 Euro. Rund 25 000 Euro werden für Elektro-Exemplare aufgerufen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 100	HDI 100	e-208	im Jahr	PT 100	HDI 100	e-208
2022	20 106,-	20 804,-	25 574,-	Steuer	62,-	168,-	0,-
2021	18 278,-	18 575,-	22 834,-	Haftpflcht	476,-	487,-	411,-
2020	16 939,-	16 585,-	20 388,-	Teilkasko	104,-	122,-	110,-
2019	15 063,-	14 464,-	18 023,-	Vollkasko	553,-	655,-	561,-
2018	–	–	–	Wartung	205,-	215,-	140,-
2017	–	–	–	l/100 km	5,0 S	4,1 D	15,4 kWh

Quelle: DAT; \* Händlereinkaufspreise

### Was sagen die DEKRA-Experten?



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

### Tests in diesen Ausgaben

Peugeot 208 PureTech 100: Vergleichstest gegen Mazda2: Heft 12/20, Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Renault Twingo

Der Twingo hat sich mal wieder neu erfunden, tritt in Generation drei als Viertürer mit Heckmotor an. Er ist ganz schön smart, dreht sich damit fast um sich selbst.



**A**b und zu mal eine kleine Revolution anzetteln? Na, dafür ist Renault doch immer gern zu haben. Den ersten Twingo stellten sie im November 1992 auf den Pariser Salon und damit alle bisherigen Denkweisen darüber auf den Kopf, wie kleinlich ein Kleinwagen sein müsse. In seiner zweiten Generation solidisierte Renault das Konzept mit Frontmotor-Monobox-Layout und hoher Variabilität. Nur um es dann komplett umzudrehen. Seit Herbst 2014 kurvt der Twingo III herum, teilt sich 70 Prozent der Technik mit dem Smart Forfour und natürlich auch das Heckmotor-Konzept. Ab dem kleinen Facelift 2019 gab es den Saugmotor in zwei Varianten mit 65 oder 73 PS, der Turbo leistete 93. Inzwischen beschränkt sich das Motorenprogramm auf den Sauger mit 65 und den E-Twingo mit 81 PS.

Das Heckmotor-Konzept verschafft dem nur 3,60 Meter kurzen Twingo sensationelle Wendigkeit, nur gut neun Meter beträgt der Wendekreis. Ja, es gibt kaum eine günstigere und wuseliger Möglichkeit, vier Personen durch die Stadt zu fahren. Die große Tour dagegen zählt nicht gerade zu den Kompetenzen des Wagens. Dazu fehlt es ihm als Stromer an Reichweite (nur 125 km im Test), mit dem Saugbenziner an Kraft und generell an Komfort. Die Variabilität mag nicht mehr ganz so üppig sein wie zuvor, doch der Viersitzer hat nun serienmäßig vier Türen, das große Faltschiebedach zählt weiter zur Folklore.

Knapp neun Jahre nach dem Marktstart gibt es ein großes Angebot an Gebrauchten, das bei frühen Modellen mit rund 80 000 km bei etwa 5500 Euro startet. Das ist weit weniger als das, was momentan Tageszulassungen kosten (ab 16 000 Euro). Zumal der Twingo auch gebraucht überzeugen kann. Die Technik ist robust, die beiden Verbrenner und die Getriebe sind zuverlässig und anspruchslos, doch neigt das Motorlager zur Rissbildung und die Bremse zu erhöhtem Verschleiß.

Weitere Mängel zeigen sich in Details, die auf Sparzwang bei Konstruktion und Fertigung deuten: der dünne Lack oder der dürre Unterbodenschutz. Auch Auspuff und Kleinteile wie Schlauchschellen rosten früh.

Sebastian Renz



**Als nächster Verwandter des Smart Forfour trägt der Twingo den Motor im Heck, hat Platz für vier. Neues Infotainment**



**Der GT war nur vor dem Facelift im Programm, streifte sich Linien übers Dach und mit 110 PS jede Lethargie ab**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Es gab nur Dreizylinder-Benziner: den Einliter-Sauger mit 65/70/73 PS und zwei Leistungsvarianten des 0,9-Liter-Turbos. Der Basismotor genügt, erfüllte aber bis 2015 nur die Euro 5. Seit 2021 gibt es nur noch den 65-PS-Sauger oder den vollelektrischen Twingo.

	SCe 70	TCe 90	TCe 110 GT
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
<b>Hubraum</b>	999	898	898
<b>Leistung</b>	51 (70) bei 1/min	66 (90) bei 5500	80 (110) bei 5750
<b>max. Drehm.</b>	91 Nm bei 2850	135 Nm bei 2500	170 Nm bei 2000
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	970/368	1019/340	1076/308
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	3595 x 1647 x 1557	3595 x 1647 x 1557	3595 x 1647 x 1557
<b>Gepäckraum</b>	188-980 l/VDA	188-980	188-980
<b>Höchstgeschw.</b>	151 km/h	165	182

## Welches Modelljahr?

Seit 2018 erfüllt der Twingo die Abgasnorm Euro 6c, hat gleichzeitig einen niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Der 110 PS starke Turbobenziner kam im November 2016 auf den Markt, das Doppelkupplungsgetriebe im Oktober 2015. Das Facelift 2019 brachte Motoren mit Euro 6d und weniger Verbrauch. Vermehrt gebraucht im Angebot: der 60-kW-starke Electric (seit 8/2020).

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Expression/Life ist karg ausgestattet, Radio und Klimaanlage kosten extra. Beides gibt es serienmäßig erst in den besseren Ausstattungslinien. Wichtig: ESP/Seitenwindassistent sind immer Serie, den Spurhalteassistenten gibt es nicht für die Basis.

## Was kostet er?

Neu steht der Twingo mittlerweile ab 16 100 Euro in der Preisliste. Das hat auch die Gebrauchtwagenpreise kräftig in die Höhe gezogen: Vier Jahre alte Twingo um 40 000 km mit Klima starten aktuell erst bei 9500 Euro, die 90-PS-Version liegt oft 3 000 Euro darüber.

### Fahrzeugpreise in Euro\*

Jahr	SCe 70	TCe 90	TCe 110
2021	-	-	-
2020	-	10 021,-	-
2019	8653,-	8870,-	10 255,-
2018	7678,-	7871,-	9105,-
2017	7074,-	7325,-	8465,-
2016	6181,-	6151,-	7337,-

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

### Betriebskosten in Euro

im Jahr	SCe 70	TCe 90	TCe 110
Steuer	80,-	48,-	84,-
Haftpflicht	488,-	428,-	393,-
Teilkasko	59,-	80,-	88,-
Vollkasko	322,-	379,-	419,-
Wartung	158,-	171,-	187,-
l/100 km	5,5 S	4,8 S	5,6 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Maik Wilde

## Tests in diesen Ausgaben

Twingo III 1.0 SCe (Vergleichstest: 21/14), Twingo III 0.9 TCe (Vergleichstest: 2/15), Twingo 1.0 SCe (Vergleichstest: 15/15), Twingo TCe 90 (Test: 21/19), Twingo Electric (Vergleichstest (18/21))

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Renault Clio

Chic, variabel und geräumig: So präsentiert sich die vierte Generation des französischen Kleinwagens. Auch gebraucht ist sie ein guter Kauf.



Seit dem Start der ersten Generation 1990 ist der Clio einer der erfolgreichsten Kleinwagen Europas. Das gilt auch für die von 2012 bis 2019 produzierte vierte Serie. Neben den 4,06 Meter langen, schwungvoll designten Viertürer (300 bis 1146 Liter Gepäckraum) trat 2013 der 21 Zentimeter längere Kombi Grandtour, der schon fast zum vollwertigen Familienauto taugt.

Der Clio IV überzeugt mit Solidität und Funktionalität; bei Qualität und Materialanmutung bleibt jedoch Luft nach oben. Die unsauber eingepasste Heckklappe führt bisweilen zu Lackschäden, im Cockpit knistert es gern, der Wind tost laut ums Auto, und viele Besitzer wünschen sich im Winter mehr Heizleistung. Dafür bietet der Gallier bequeme Sitze und viel Platz vorn. Die Bedienung des Infotainments über den zentralen Touchscreen ist problemlos, aber das System reagiert oft träge. Ganz im Gegensatz zum Fahrwerk: Der Clio bewegt sich flink und handlich.

Für den Antrieb sorgen vier Benziner (darunter ein Dreizylinder) und ein Diesel. Sie decken in elf Leistungsstufen eine Spanne von 65 bis 220 PS (Turbo R.S. Trophy) ab und wurden 2015 auf Euro 6 umgestellt. Fußnote: Von 2013 bis 2014 gab es einen Flüssiggasmotor mit 72 PS, der heute aber kaum noch angeboten wird. Als Kraftübertragung waren Schaltgetriebe Standard, für einige Modelle stand ein Sechsgang-Doppelkuppler zur Wahl. Er wurde jedoch selten genommen – vielleicht auch, weil er nicht allzu komfortabel schaltet.

Bei Qualität und Zuverlässigkeit schneidet der Clio IV klar besser als sein Vorgänger ab. Aber es gibt eine ganze Reihe Probleme mit der Bremsanlage, die auch zu Rückrufen führten. Weitere Schwachpunkte sind die Batterie, die schlecht verklebten Spoiler der Sportmodelle sowie Teile der Radaufhängung. Bei einigen Autos neigten die Radnaben zu Rissbildung. Die Diesel und die Einsteiger-Benziner haben Zahnriemen im Motor, die nach sechs Jahren oder 150 000 km erneuert werden müssen. Noch kritischer: Beim Benziner mit 118/120 PS kann sich die wartungsfreie Steuerkette längen.

Bernd Stegemann



Etwas tristes Cockpit, aber das Infotainment lässt sich per Touchscreen besser bedienen als im Vorgänger



Für einen moderaten Zuschlag bietet der längere Grandtour 1380 Liter Gepäckraum und eine serienmäßige Dachreling

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der zähe 1,2-Liter-Einsteigermotor taugt fast nur für den Stadtverkehr. Nehmen Sie den kleinen Turbo im TCe 90 – er ist viel engagierter und zudem etwas sparsamer. Auch bei den Dieseln bildet die 90 PS-Version die goldene Mitte.

	1.2 16V	TCe 90	dCi 90
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	cm <sup>3</sup>	1149	898
<b>Leistung</b>	kW (PS)	54 (74)	66 (90)
	bei 1/min	bei 5500	bei 5250
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	107 bei 4250	135 bei 2500
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	kg	1055/508	1084/504
<b>Länge x Breite</b>	mm	4063 x 1732	4063 x 1732
<b>x Höhe</b>		x 1448	x 1448
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	300–1146	300–1146
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h	167	182

## Welches Modelljahr?

Zum Start im November 2012 gab es die Limousine, 2013 folgten der Grandtour und der sportliche R.S. Ab 2015 wurden die Motoren auf die Euro-6-Norm umgestellt. Die Modellpflege 2016 brachte ein aufgewertetes Interieur und Features wie LED-Licht, Bose-Soundsystem und Einparkassistentz. Ein Clio-Klon ist der rein elektrische Zoe, der 2013 erschien.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Vier Türen, geteilt umklappbare Rücksitzlehne, Zentralverriegelung – alles serienmäßig beim Basis-Clio Life. Ab Dynamique und Limited gehören auch Klima- und Audioanlage mit Touchscreen und Bluetooth dazu. Außerdem empfehlenswert: das City-Paket mit Parksensoren rundum und Rückfahrkamera.

## Was kostet er?

Das Angebot in Deutschland ist überschaubar. Clio IV mit 90 PS-Benziner und mit Dieselmotor – die klare Minderheit – werden ab etwa 7500 Euro angeboten, die schlappe Basisvariante kostet 1000 Euro weniger. Kombis liegen etwa 500 Euro über den Limousinen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.2 16V	TCe 90	dCi 90	im Jahr	1.2 16V	TCe 90	dCi 90
2021	–	13 740,–	–	Steuer	88,–	38,–	161,–
2020	–	12 493,–	–	Haftpflicht	499,–	514,–	508,–
2019	–	11 068,–	11 941,–	Teilkasko	56,–	63,–	97,–
2018	8997,–	10 574,–	10 725,–	Vollkasko	337,–	374,–	451,–
2017	8089,–	9545,–	9654,–	Wartung	179,–	185,–	201,–
2016	6970,–	8222,–	7693,–	l/100 km	5,6 S	4,7 S	4,0 D

Quelle: DAT; \* Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Clio der vierten Generation bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Der Verschleiß an Koppelstangen und Spurstangenköpfen ist allerdings auffällig, ebenso bei der Bremse vorn beim 1,2-Liter-Modell. Jens Essmann

## Tests in diesen Ausgaben

Clio TCe 90 (Vergleichstest: 26/12), Clio R.S. (Vergleichstest: 11/13), Clio 1.2 16V 75 (Vergleichstest: 15/13), Clio TCe 90 (Vergleichstest: 12/14 und 26/14).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Renault Zoe

Anfangs belächelt, entwickelte sich der elektrisch betriebene Stadtflitzer zum europaweit meistverkauften Elektroauto. Das Gebrauchangebot ist dennoch rar.



**D**er 2013 eingeführte Zoe ist inzwischen ein „alter Hase“ im Segment der kleinen E-Mobile. Beliebt ist er im Grunde vom Start weg. Warum? Nun, misst man den rund vier Meter langen Kleinwagen schlicht daran, was er im Alltag leisten soll, macht er seine Sache prima. Er federt ordentlich, vier Personen passen gut rein, und der große Kofferraum schluckt 338 Liter.

Schon bei den Basismodellen sind das R-Link-Navisystem samt Online-Anbindung, Klimaautomatik, Tempomat und das vielseitige Batteriesystem namens Chameleon-Charger an Bord, das seine Lithium-Ionen-Zellen im Unterboden (Kapazität 22 kWh) dank bis zu 22 kW Ladeleistung schnell wieder füllt. Zudem überfordert die Bedienung selbst Elektro-Novizen nicht weiter. Die Ladebuchse sitzt übrigens vorne unter dem Rhombus. Wichtig zu wissen: Anfangs konnte die Batterie nur gemietet werden. Später oblag dem Kunden die Wahl. Ergo gilt es die Miete teils weiter zu bezahlen. Einige Vertragshändler bieten aber auch an, die Batterie herauszukaufen. Erst seit 2020 ist der Zoe nur komplett zu haben.

Dessen fremderregter Synchronmotor leistete anfangs (Q210) im Peak 65 kW (88 PS). Dank 220 Nm Drehmoment und nur 1,5 Tonnen Gewicht beschleunigt der Viertürer nachdrücklich bis maximal 135 km/h. Relevanter sind die Modelle ab Mai 2015. Renault ersetzte das ursprüngliche Aggregat (Conti) durch einen luftgekühlten E-Motor (R240). Außerdem sorgt eine verbesserte Leistungselektronik für kürzere Ladezeiten und mehr Reichweite. Bis 2019 folgten stärkere Motoren und eine 42-KWh-Batterie. 2019 erhielt der Zoe eine große Modellpflege, dabei kam auch das Topmodell R135 Z.E. 50 mit 100-kW-Motor hinzu.

Großes Augenmerk gilt dem Zustand der Lithium-Ionen-Akkus im Unterboden. Wie ist der SOH? War der Zoe viel am Schnelllader? Oder wurden die Zellen von Renault bereits komplett gewechselt? Ebenso wichtig: die 12-Volt-Starterbatterie muss fit sein – ansonsten kommt der Zoe nicht in Schwung. Und natürlich sollten alle Ladekabel an Bord sein. *Michael von Maydell*



**Das Infotainmentsystem R-Link und Klimaautomatik sind auch beim Basismodell Life stets an Bord, ebenso fünf Sitzplätze**



**Das Stauvolumen beträgt beachtliche 338 bis 1225 Liter. Modelle ab 2016 verfügen über geteilt umklappbare Lehnen**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer ohnehin keine weite Touren auf der Autobahn fährt, muss nicht zu den stärkeren Modellen (ab 80 kW) greifen. Zumal auch der R240 schon 220 Nm stemmt. Richtig flott ist nur der R135 mit 100 kW, den 0-100-Sprint erledigt er in weniger als zehn Sekunden.

	R240	R90 Z.E.40	R110 Z.E. 50
<b>Motorbauart/Motoranzahl</b>	Elektro/1	Elektro/1	Elektro/1
<b>Leistung</b> kW (PS)	65 (88)	68 (92)	80 (108)
<b>max. Drehm.</b> Nm bei 1/min	220	220	225
<b>Leergewicht/Zuladung</b> kg	1502/463	1555/463	1577/463
<b>Länge x Breite x Höhe</b> mm	4085 x 1730 x 1562	4085 x 1730 x 1562	4085 x 1730 x 1562
<b>Gepäckraum</b> l/VDA	338-1225	338-1225	338-1225
<b>Höchstgeschw.</b> km/h	135	135	135
<b>Reichweite</b>	240	300	400

## Welches Modelljahr?

Die Frage ist schnell geklärt, denn der Zoe-Markt ist ziemlich leergefegt. Insbesondere Modelle bis 2018 sind extrem selten. Bleiben also die jüngeren Varianten ab 2019, die teils mit kräftigeren Motoren und größeren Akkus locken. Im November 2020 entfiel die Batteriemiete.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Renault bietet den Zoe in den Varianten Life, Intens und Zen an, wobei das Basismodell schon recht üppig ausgestattet ist. Empfehlenswert sind dennoch die Intens-Modelle. Parkpiepser und Rückfahrkamera schützen vor Blessuren, der Zugang klappt schlüssellos und in den Radhäusern rotieren 16 Zoll große Leichtmetallräder.

## Was kostet er?

Rund 12 000 Euro gilt es für einen drei Jahren alten Zoe (43 kW) mit 30 000 Kilometern bereit zu halten. Hinzu kommt noch die Batteriemiete, die je nach Laufzeit variiert (z.B. monatlich 89 Euro bei 24 Monaten Laufzeit). Mit Akkus ist ein Zoe mindestens 8000 Euro teurer. Das Topmodell R135 mit etwas weniger Laufleistung liegt inklusive Batterie bei 25 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro <sup>1),2)</sup>				Betriebskosten in Euro			
Jahr	R240	R90	R110	im Jahr	R240	R90	R110
2021	–	21 760,-	23 711,-	Steuer <sup>3)</sup>	56,-	62,-	62,-
2020	–	19 431,-	21 173,-	Haftpflicht	532,-	518,-	535,-
2019	15 848,-	17 175,-	18 713,-	Teilkasko	75,-	80,-	80,-
2018	14 385,-	–	–	Vollkasko	444,-	451,-	479,-
2017	12 327,-	–	–	Wartung	109,-	109,-	109,-
2016	10 333,-	–	–	/100 km	14,6 kWh	13,3 kWh	14,0 kWh

Quelle: DAT; <sup>1)</sup>Händlerverkaufspreise; <sup>2)</sup>mit Kautabelle; <sup>3)</sup>steuerbefreit für 10 Jahre ab Erstzulassung.

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Ein Fahrzeug ohne echte Schwächen. Käufer müssen berücksichtigen, dass die Batterie in der Regel ein Mietobjekt ist und die Extrakosten von der Laufleistung abhängen. Unbedingt auf die Wartungshistorie achten: Alle wichtigen Updates, unter anderem zu Lademanagement und Leistung, sollten umgesetzt sein. *Florian Schmid*

## Tests in diesen Ausgaben

Zoe Intens 65 kW 22 kWh (Vergleichstest: 9/15, 19/16, Einzeltest: 2/16), R135 50 (Vergleichstest: 7/20, 23/20).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Seat Ibiza

Die noch recht junge fünfte Ibiza-Generation punktet mit viel Platz und gutem Fahrverhalten, musste aber bereits einige Rückrufe hinnehmen.



**B**ei seinem Debüt 2017 kam dem Ibiza der fünften Generation eine Vorreiterrolle im VW-Konzern zu. Er war das erste Modell auf der neuen MQB-A0-Plattform, noch vor dem VW Polo. Und er nutzte diese DNA, legte beim Radstand um 9,5 Zentimeter zu und streckte sich um 8,7 Zentimeter in die Breite. Das Ergebnis ist ein Kofferraum, der mit 355 bis 1165 Litern die der meisten Konkurrenten übertrifft. Im Fond schmälert die recht harte Rückbank die Freude über die gewachsene Beinfreiheit. Hartplastik findet sich im Inneren reichlich, allerdings wertete Seat die Materialien beim Facelift 2021 auf.

Beim Fahren punktet der Ibiza mit seiner präzisen, rückmeldungstarken Lenkung und dem zwar straffen, aber dennoch sauber federnden Fahrwerk. Einen aktiven Notbremsassistenten hat jedes Modell, Features wie Radar-Tempomat, LED-Scheinwerfer und Verstelldämpfer gibt es extra.

Im heutigen Neuwagen-Programm ist die Motorauswahl straff. Der Einliter-Dreizylinder leistet als Sauger 80 PS und als Turbo 95 beziehungsweise 110 PS; der 1,5-Liter-Vierzylinder gibt 150 PS ab. All diese Aggregate gab es schon zum Start des Ibiza IV – wir empfehlen den 1.0 TSI mit 115 PS aus den ersten drei Modelljahren. 2020 musterte Seat den 1,4-Liter-TDI aus, der Erdgasmotor 1.0 TGI war Anfang 2023 nicht mehr bestellbar. Alle Motoren in der Baureihe sind sauber nach Euro 6 (seit 2018/19 nach Euro 6d-Temp).

Bei der Kraftübertragung sind Schaltgetriebe Standard, für die Motoren ab 110 PS gibt es ein Doppelkupplungsgetriebe. Wenn Sie sich dafür interessieren, checken Sie genau, dass nichts ruckelt! Und klären Sie gleich, ob die Rückrufe abgearbeitet sind – es sind einige. In Kürze: Probleme mit der Handbremse (bis 2018), einzelne Autos mit brandgefährdeter Klimaanlage (Modelljahr 2018) und mit inkorrekt angezogener Schraube an der Lenksäule (2017), Leckagen in der Einspritzanlage (2018 bis 2020) sowie an der Gasleitung im 1.0 TGI (bis 2018), unzuverlässiges Gurtschloss im Fond (bis 2018), Ölverunreinigungen im Bremskraftverstärker (2019/20).

Carl Nowak



**Übersichtliches Cockpit mit gestochen scharfem Acht-Zoll-Touchscreen und Hartplastik-Armaturenbrett**



**Das straffe Fahrwerk unterbindet die Seitenneigung wirksam, ist aber trotzdem nicht unkomfortabel**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

## Welches Modelljahr?

Das 2021er-Facelift brachte ein hochwertigeres Cockpit; die früheren Modelljahre unterscheiden sich kaum. Das Erdgasmodell erhielt Anfang 2019 ein Getriebe mit sechs statt fünf Gängen.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Der Ibiza ist in vier Linien erhältlich: Reference, Style, Xcellence und FR. Die beiden Letzteren kommen mit Adaptivfahrwerk in einem komfortableren oder sportlicheren Setup. Das fix arbeitende Infotainment-System ist mit Apple CarPlay und Android Auto noch auf Höhe der Zeit; das Beats-Soundsystem klingt gut.

## Was kostet er?

Die größte Auswahl besteht bei den Einliter-Turbo-Benzinern. Sie starten – mit Laufleistungen bis 80 000 km – jedoch erst bei etwa 12 000 Euro. Die schwächeren Sauger sind ab 11 000 Euro zu haben. Für die sehr seltenen Diesel- und Erdgasmodelle sind mindestens 12 500 Euro einzuplanen.

## Fahrzeugpreise in Euro<sup>1)</sup>

Jahr	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI
2021	–	–	14 013,–
2020	15 933,–	14 467,–	13 039,–
2019	14 727,–	13 472,–	12 333,–
2018	13 520,–	12 338,–	11 194,–
2017	12 209,–	10 837,–	10 058,–
2016	–	–	–

Quelle: DAT; <sup>1)</sup>Händlerverkaufspreise <sup>2)</sup>kg CNG

## Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI
Steuer	160,–	46,–	20,–
Haftpflicht	436,–	400,–	411,–
Teilkasko	100,–	95,–	96,–
Vollkasko	414,–	450,–	366,–
Wartung	183,–	202,–	210,–
l/100 km	4,7 S	3,8 D	3,3 <sup>2)</sup>

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Thomas Gross

## Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Skoda Fabia

Der Kleinwagen lief von 2014 bis 2021 in dritter Generation vom Band und ist eine günstige Alternative zum VW Polo. Als Kombi bietet er besonders viel Platz.

Im Kreis seiner Konzernbrüder Audi A1, Seat Ibiza und VW Polo übernahm der vier Meter lange Fabia III den Part des betont funktionalen, geräumigen und günstigen Kleinwagens. Vor allem als 25 Zentimeter längerer Kombi bot er überraschend viel Platz für Insassen und Gepäck (530 bis 1495 Liter). Vier Türen gehörten seit der ersten Generation (ab 1999) zum Konzept, dazu gab es eine einfache Bedienung sowie haltbare, wenn auch teils sehr schlichte Materialien im Innenraum.

Praktisch war der Fabia obendrein – etwa mit Haken für Einkaufstaschen, Regenschirm unter dem Fahrersitz und Eiskratzer in der Tankklappe. Angesichts der günstigen Preise gönnten sich viele Erstkäufer eine bessere Ausstattungslinie und zusätzliche

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

Obwohl der Fabia keine Sänfte ist und sich besonders Autobahn-Querrillen störend bemerkbar machen, gehören Handlichkeit, Kurvenverhalten und Federungskomfort zu seinen angenehmen Seiten. Auch in puncto Sicherheit entspricht er dem damaligen Stand der Technik in seiner Klasse. ESP und sechs Airbags waren stets Serie, ab der Linie Ambition kam ein Notbremsassistent hinzu.

Bereits zum Start der Baureihe im November 2014 (Limousine) und Januar 2015 (Kombi) war die straffe Motorenpalette durchgängig nach Euro 6 zertifiziert. Der einzige Diesel, der 1.4 TDI mit drei Zylindern,

wurde selten verkauft und beim Facelift 2018 gestrichen. Die lethargischen Einliter-Saugbenziner taugen nur für Kurzstrecken; wer ein Allroundauto sucht, sollte sich für einen Turbo entscheiden. Am besten passen hier die 1,2-Liter-Vierzylinder mit 90 und 110 PS sowie ihre 2017 eingeführten Dreizylinder-Nachfolger.

Im Alltag bereitet der Fabia nur selten Probleme. Was die Bilanz etwas trübt, sind vereinzelte Undichtigkeiten an Motor und Einspritzanlage sowie Defekte an der Wasserpumpe. Achten Sie vor einem Kauf darauf, dass das optionale Doppelkupplungsgetriebe ruckfrei arbeitet. Im Infotainment-Display treten manchmal Pixelfehler auf, und die Trommelbremsen an den Hinterrädern quietschen gern. *Bernd Stegemann*

**Karosserie** Vier Türen erleichtern den Einstieg, innen gibt es viel Platz und gute Rundumsicht. Schwächen: Mancherorts ungleichmäßiger Lackauftrag, Geräusche an den Türdichtungen



**Fahrwerk** Während Radaufhängung, Lenkung sowie Federn und Dämpfer selten Probleme bereiten, neigen die Bremsen zu leicht erhöhtem Verschleiß

**Interieur** Bei den verwendeten Materialien bleibt der Fabia zwar etwas unter dem Qualitätsniveau von Audi A1 und VW Polo, doch die Verarbeitung ist sauber und die Haltbarkeit erwiesen



**Übersichtliches Cockpit mit leichter Bedienung und sinnvollen Extras wie Infotainment und Doppelkupplungsgetriebe**

**Antrieb** Der Diesel-Mehrpriß lohnt sich nur für Vielfahrer, und die Einliter-Saugmotoren sind arg schlapp. Am häufigsten werden die laufruhigen, kräftigen und sparsamen 1.2-TSI-Vierzylinder angeboten



**Für relativ wenig Aufpreis zur Limousine bietet der 25 Zentimeter längere Kombi einen einladenden Gepäckraum**

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

### Welches Modelljahr?

Wer einen Fabia mit TDI-Motor sucht, muss sich auf die ersten vier Modelljahre beschränken. Bei den TSI blieb der kultivierte 1,2-Liter-Vierzylinder nur bis Juni 2017 im Angebot, dann lösten ihn die quirligen, aber raueren Einliter-Dreizylinder-Turbos ab. Mit dem Facelift 2018 zogen LED-Scheinwerfer sowie Spurwechsel- und Fernlichtassistent als Optionen in den Fabia ein, und das Mitteldisplay wurde Serie.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

### Was kostet er?

Billig ist der Tscheche als Gebrauchter nicht zu kriegen: Ein Fabia mit Saugbenziner und weniger als 80000 Kilometern Laufleistung fängt bei rund 8500 Euro an. Der attraktivere 1.2 TSI ist nicht viel teurer, bei den sehr seltenen Dieseln jedoch geht unter 10000 Euro nichts. Der Aufpreis für den Kombi (den Skoda „Combi“ nennt) beträgt gut 1000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro <sup>1)</sup>				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.4 TDI <sup>2)</sup>	im Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.4 TDI <sup>2)</sup>
2021	–	–	–	Steuer	48,–	50,–	172,–
2020	–	15 729,–	–	Haftpflicht	440,–	428,–	435,–
2019	–	14 262,–	–	Teilkasko	71,–	95,–	99,–
2018	9921,–	12 693,–	12 559,–	Vollkasko	313,–	399,–	397,–
2017	9122,–	11 138,–	10 998,–	Wartung	162,–	185,–	196,–
2016	8073,–	–	9466,–	l/100 km	4,8 S	4,7 S	4,1 D

Quelle: DAT; <sup>1)</sup>Händlerverkaufspreise; <sup>2)</sup>Combi      Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



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

### Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Smart Fortwo, Forfour

In der dritten Generation gab es erstmals auch einen längeren Viersitzer, doch nur der Zweisitzer wahrt seinen Sonderstatus als perfekter Stadtfloh.

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

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

kleinen Aufpreis viel besser geht und nicht mehr schluckt. Die 0,9-Liter-Variante mit Turboaufladung ist spürbar lebendiger, aber auch empfindlich teurer – speziell in der Brabus-Version mit 109/125 PS und gehobener Ausstattung. Seit 2020 gibt es den Fortwo nur noch in der (teuren) Elektrovariante EQ.

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

Zwei Erwachsene finden im Fortwo viel Platz und eine gute Sitzposition, dazu einen

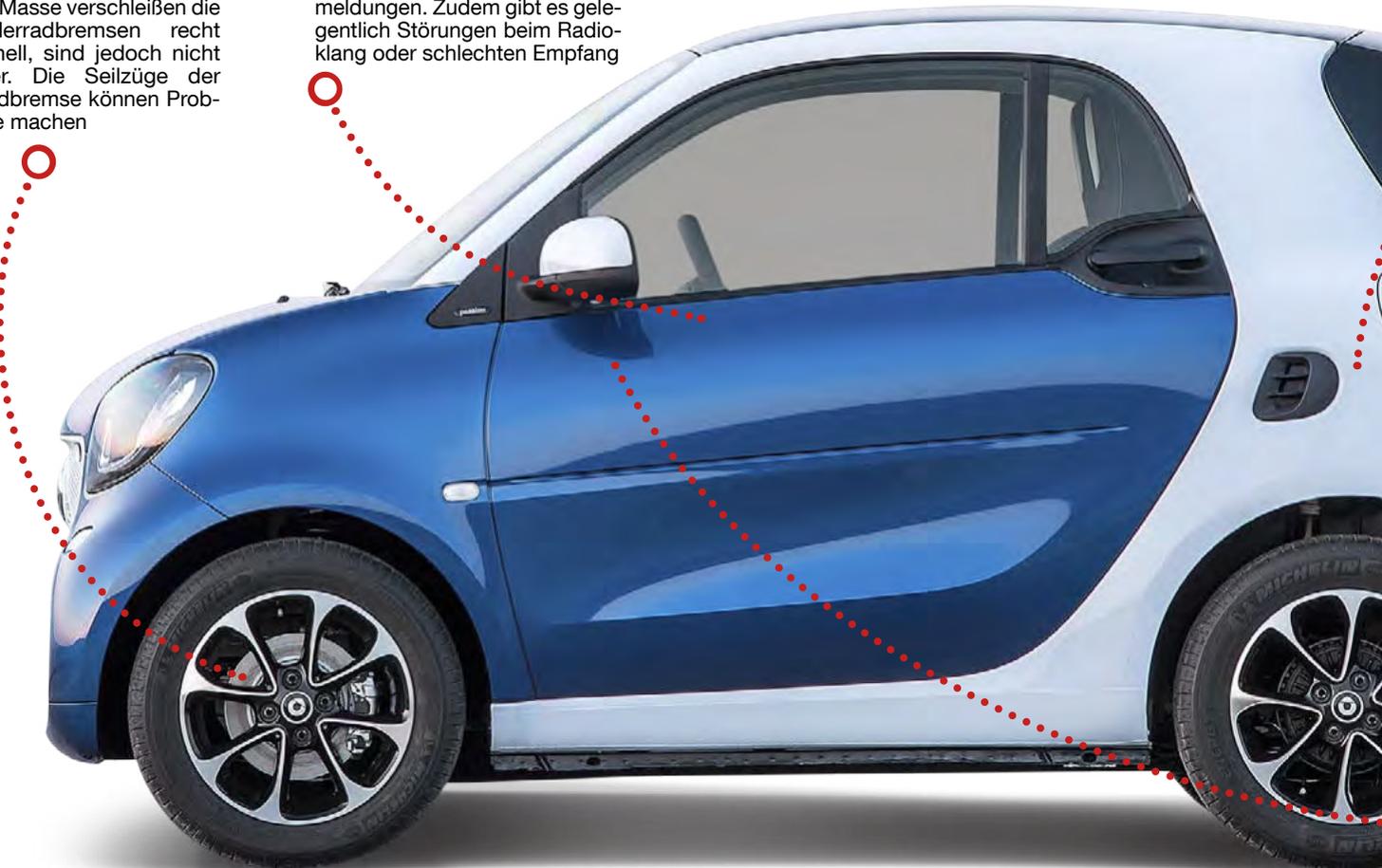
ordentlichen Gepäckraum (260 bis 350 Liter). Einen Teil davon beanspruchen beim beliebten Cabrio das elektrisch versenkbare Verdeck sowie die beiden seitlichen, abnehmbaren Dachstreben, die in der Heckklappe Platz finden. Dagegen bietet der Forfour deutlich mehr Raumreserven und einen noch immer sehr kleinen Wendekreis.

Die schlichten Materialien innen zeigen eine erstaunliche Langzeitqualität. Ärger bereiten öfter Elektronik, verschlissene Radlaufhängungen, defekte Start-Stopp-Systeme und rostende Auspuffanlagen. Die Fahrgastzelle bietet hohe Crash-Sicherheit. Kurzer Radstand, hoher Aufbau und geringes Gewicht verhindern allerdings auch bei der dritten Generation guten Geradeauslauf und Komfort.

*Gerd Stegmaier*

**Bremsen** Trotz der geringen Masse verschleiben die Vorderradbremmen recht schnell, sind jedoch nicht teuer. Die Seilzüge der Handbremse können Probleme machen

**Elektronik** Sie sorgt für Fehlermeldungen. Zudem gibt es gelegentlich Störungen beim Radioklang oder schlechten Empfang





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

**Welcher Motor ist empfehlenswert?**

Für den Kurzstreckenbetrieb reicht der Basismotor, doch wer mehr fährt, ist mit der spritzigen, sparsamen Turboversion besser bedient. Die Elektrovariante hat eine maximale Reichweite von 160 Kilometern und kostet deutlich mehr, fährt dafür lokal emissionsfrei.

	1.0	0.9 Turbo	EQ
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3	–
<b>Hubraum</b>	999	898	–
<b>Leistung</b>	52 (71)	66 (90)	60 (82)
bei 1/min	bei 6000	bei 5500	
<b>max. Drehm.</b>	91 bei 2850	135 bei 2500	160
Nm bei 1/min			
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	890/260	915/255	1085/225
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	2695 x 1663 x 1555	2695 x 1663 x 1555	2695 x 1663 x 1555
<b>Gepäckraum</b>	1/VD4	260–350	260–350
<b>Höchstgeschw.</b>	151	155	130

**Welches Modelljahr?**

Seit der Markteinführung gab es den Typ 453 mit Dreizylinder-Benzinern und 71 oder 90 PS. Anfang 2015 brachte Smart eine Einstiegsvariante mit 61 PS auf den Markt. Das Cabrio folgte im Sommer 2015. Von Frühjahr 2016 bis Sommer 2018 gab es Fortwo, Forfour und Cabrio als Brabus mit 109 PS. Auf 125 Exemplare limitiert: der 2017 vorgestellte Brabus Ultimate 125 mit 125 PS. 2017 kam die Elektrovariante, die inzwischen als Einzige noch neu erhältlich ist.

**Welche Ausstattung ist sinnvoll?**

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

**Was kostet er?**

Frühe Exemplare des Fortwo 453, gut erhalten und mit weniger als 40 000 Kilometern auf der Uhr, werden als Benziner ab 8000 Euro angeboten. Das fragte Cabrio kostet mindestens 3500 Euro mehr, während ein Forfour mit Basisdreizylinder kaum teurer kommt als ein Fortwo mit vergleichbaren Laufleistungen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	1.0	0.9 T	EQ	im Jahr	1.0	0.9 T	EQ
2021	–	–	15 416,–	Steuer	58,–	64,–	0,–
2020	–	–	13 764,–	Haftpflicht	418,–	392,–	342,–
2019	10 950,–	11 911,–	12 157,–	Teilkasko	49,–	62,–	59,–
2018	9 718,–	10 574,–	–	Vollkasko	223,–	251,–	256,–
2017	8 678,–	9 442,–	–	Wartung	152,–	161,–	129,–
2016	7 371,–	8 013,–	–	I/100 km	5,0 S	5,2 S	13,9 kWh

Quelle: DAT Quelle: Datenbank auto motor und sport

**Was sagen die DEKRA-Experten?**



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

Thomas Gross

**Tests in diesen Ausgaben**

Fortwo (Test: 24/14), Fortwo 0.9 T (Vergleichstest: 9/15), Fortwo Cabrio 0.9 T (Test: 10/16), Forfour 0.9 T (Vergleichstest: 18/16), Forfour Brabus (Test: 11/17).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

**Motor** Ölverlust an Motor und Antrieb ist ein nennenswertes Problem. Zudem zeigt sich bereits in jungen Jahren Rost an der Abgasanlage

**Start-Stopp-Automatik** Sie spart Kraftstoff und sorgt für geräuschärmere Standzeiten, aber defekte Pedalsensoren verhindern gelegentlich das Starten – besonders ärgerlich bei Stopps an der Ampel

**Klimaanlage** Hier gilt wie bei jedem Auto: Funktion prüfen. Gegebenenfalls können beim Smart Undichtigkeiten im System auftreten. Das kann die Kühlleistung beeinträchtigen und bei zu niedrigem Füllstand zum Ausfall führen



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

# Suzuki Swift

Die sechste Generation des kleinen Japaners geht den Weg der Leichtigkeit. Der Swift punktet mit niedrigen Verbräuchen und angenehmer Handlichkeit.



**W**ährend anderswo Kleinwagen in Höhe, Breite und Länge wachsen, entschied sich Suzuki bei der sechsten Generation des Swift (Typ AZ), den seit 2017 wieder in Japan gebauten Kleinwagen um einen Zentimeter zu verkürzen und drei Zentimeter abzuflachen.

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

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

Die kompakten Abmessungen gehen jedoch nicht zu Lasten des Platzangebots, das klassenüblich ausfällt. In Sachen Zuverlässigkeit wird der Swift dem guten Ruf japanischer Hersteller gerecht und zeigt sich unauffällig. Im Juli 2019 wurden rund 15500 Autos wegen eines Fehlers im Airbag-Steuergerät zurückgerufen und nach dem Kaltstart schaltet sich der erste und zweite Gang des Sechsgang-Getriebes des Sport etwas störrisch.

Die Rostvorsorge ist gut, aber nicht perfekt, daher lohnt sich genaues Hinsehen und eventuelles Nachbessern in den Hohlräumen nach dem Kauf. Am besten passt der Einliter-Turbobenziner zum Swift, mit Schaltgetriebe derzeit ab 13000 Euro zu haben. Mehr Fahrspaß bietet der knackiger abgestimmte und stets vollaustattete Sport ab rund 16000 Euro.

Carl Nowak



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



Hinter die kleine Heckklappe passen immerhin 265 Liter Gepäckvolumen. Die Rückbank klappt zweiteilig um

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.2	1.0 Boosterj.	1.4 Boosterj.
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1242	998	1373
<b>Leistung</b>			
	kW (PS)		
	bei 1/min	bei 1/min	bei 1/min
	66 (90)	82 (111)	103 (140)
	bei 6000	bei 5500	bei 5500
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	170 bei 2000	230 bei 2500
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	kg	940/440	1045/400
<b>Länge x Breite</b>	mm	3840 x 1735	3890 x 1735
<b>x Höhe</b>		x 1480	x 1480
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	265-947	265-947
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h	180	195

## Welches Modelljahr?

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

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Ab 11000 Euro geht es mit dem 1.2 los, beim 1.0 Turbo ab 13500 Euro und beim Sport ab 16000 Euro, jeweils mit Laufleistungen bis 50000 km. Automatik- und Allrad-Varianten sind seltener und etwas teurer.

## Fahrzeugpreise in Euro\*

Jahr	1.2 Eco	1.0	1.4
2021	-	-	-
2020	11 766,-	-	15 193,-
2019	10 429,-	11 732,-	13 465,-
2018	9095,-	10 469,-	12 014,-
2017	8177,-	9409,-	-
2016	-	8111,-	-

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

## Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2 Eco	1.0	1.4
Steuer	34,-	68,-	136,-
Haftpflicht	437,-	440,-	463,-
Teilkasko	111,-	102,-	114,-
Vollkasko	417,-	423,-	447,-
Wartung	172,-	173,-	217,-
/100 km	4,3 S	5,0 S	6,4 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Kevin Heidrich

## Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Toyota Yaris

Die dritte Modellgeneration bietet gute Qualität zum günstigen Preis und war zudem als erster Kleinwagen auch mit Hybridantrieb erhältlich.



## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer den Yaris als Allrounder nutzt, sollte statt des schlappen Dreizylinder-Basismotors den nur etwas teureren, aber viel spritzigeren 1,3-Liter-Vierzylinder mit 99 PS oder den 1.5 ab 2017 mit 111 PS bevorzugen. Die Hybridvariante ist relativ selten und teuer.

	1.0 VVT-i	1.33 VVT-i	Hybrid
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	998	1329	1497
<b>Leistung</b>	51 (69) bei 1/min bei 6000	73 (99) bei 6000	74 (100) bei k. A.
<b>max. Drehm.</b>	93 Nm bei 1/min bei 3600	125 Nm bei 4000	k. A.
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1045/385	1090/380	1160/405
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	3885 x 1695 x 1510	3885 x 1695 x 1510	3950 x 1695 x 1510
<b>Gepäckraum</b>	VDA 286-768	286-768	286-768
<b>Höchstgeschw.</b>	155	175	165

## Welches Modelljahr?

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

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Nur die Basisversion kam serienmäßig ohne Klimaanlage, Audiosystem und Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung. Ab Comfort wurde all das mitgeliefert. Als weitere Extras empfehlen sich Parkpiepser, Sitzheizung und Navigation.

## Was kostet er?

Das Gebrauchtwagenangebot ist beim Yaris von einer großen Preisspanne gekennzeichnet. Frühe Benziner um 70 000 km, egal ob 1.0i oder 1.3 VVT-i, kosten ab etwa 7000 Euro, während für Hybrid-Yaris von 2019/20 um 30 000 km noch mindestens 16 500 Euro fällig werden.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0	1.33	Hybrid	im Jahr	1.0	1.33	Hybrid
2021	–	–	–	Steuer	50,–	74,–	30,–
2020	–	–	16 271,–	Haftpflicht	476,–	441,–	560,–
2019	10 334,–	–	14 274,–	Teilkasko	92,–	104,–	147,–
2018	9 315,–	–	12 358,–	Vollkasko	343,–	383,–	493,–
2017	8 380,–	9 205,–	11 445,–	Wartung	179,–	197,–	210,–
2016	6 919,–	7 935,–	–	I/100 km	4,8 S	5,2 S	3,3 S

Quelle: DAT; \* Händlereinkaufspreise

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Maik Wilde

## Tests in diesen Ausgaben

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

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

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

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

Die Kunststoffe im Interieur und ihre Verarbeitung wirken eher robust als gediegen, dafür sind sie pflegeleicht und haltbar. Wie die Karosseriesteifigkeit erfüllt auch die Sicherheitsvorsorge klassenübliche Standards, ESP, ABS und sieben Airbags sind bei allen Versionen an Bord. Und wie sein Vorgänger erhielt der Yaris III (intern XP13) im Euro-NCAP-Crashtest 2011 die Bestnote (fünf Sterne), federt aber deutlich besser.

Als Alternative zum Dreizylinder-Basismotor mit 69 PS gab es zunächst den 1,4-Liter-Diesel (90 PS) und den 1,3-Liter-Vierzylinder (99 PS), die den rund 1000 Kilogramm leichten Yaris deutlich zügiger und entspannter antreiben. Zum Facelift 2017 wurden sie von zwei kräftigen Benzinern mit 111 PS oder gar 212 Kompressor-PS (1.8 GRMN) abgelöst. Bereits 2012 kam die besonders sparsame Hybridvariante hinzu, die über ein Planetengetriebe einen 1,5-Liter-Benziner mit einem 19 kW starken Elektromotor verbindet und mit 3,3 Litern Super auf 100 Kilometer auskommen soll.

Auch sonst ist der kleine Toyota im Alltag sehr genügsam – abgesehen vom leicht erhöhten Verschleiß an Kupplung, Bremsen und Beleuchtung bewältigen selbst ältere, wenig gepflegte Exemplare meist störungsfrei ihr Pensum. *Bernd Stegemann*



**Übersichtliches, klar strukturiertes Cockpit mit eingängiger Bedienung und optionaler Rückfahrkamera**



**Zur Vergrößerung des Gepäckraums lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen**

# VW Polo

Auch in seiner fünften Auflage gehört der solide Polo zu den gefragtesten Kleinwagen auf dem Gebrauchtmakrt. Aber kaufen Sie ein Auto nach dem Facelift!

**K**napp vier Meter Länge und ein charakteristisches Design: Der Polo V, den VW von 2009 bis 2017 baute, war ein kleiner Golf. Er bot alle Stärken seines großen Bruders – solide Materialien, problemlose Bedienung, anständigen Komfort, hohe Sicherheit und agiles Handling.

Das weit gefächerte Motorenangebot bestand aus Dieseln und Benzinern mit drei und vier Zylindern und 1,0 bis 2,0 Liter Hubraum. Unter ihnen fanden sich Spezialitäten wie zwei Sauger für den Betrieb mit Flüssiggas, mehrere supersparsame Diesel und ein wilder Turbobenziner mit 220 PS.

Achtung: Autos, die vor dem Facelift 2014 vom Band liefen, können problematische Motoren haben. Die Euro-5-TDI erhielten im Zug des Abgasskandals ein Software-

Update, das häufig die Ventile der Abgasrückführung verkoken lässt – ein typisches VW-Leiden. Beim 1.2 TDI führten Risse am Kraftstofffilter zu einem Rückruf. Bei den Benzinern mit 1,2 und 1,4 Liter Hubraum, die vor Oktober 2011 gebaut wurden, kann sich die Steuerkette längen. Und bei einigen sehr frühen Ottomotoren (bis 2010) versagen die Zündspulen.

Seit 2014 sind alle Modelle sauber nach Euro 6. Zudem zogen damals auf breiter Front neue kleine Benziner in die Baureihe ein, bei denen ein Zahnriemen die Nockenwellen antreibt; er muss erst nach 210 000 Kilometern gewechselt werden. Zur Kraftübertragung auf die Vorderräder dienen Schaltgetriebe mit fünf oder sechs Gängen, für die stärkeren Aggregate gab es Doppel-

kupplungsgetriebe. Es handelt sich um das so genannte DQ200 für Motoren bis 250 Nm Drehmoment, dessen Kupplungen als verschleißfreudig gelten. Achten Sie bei der Probefahrt auf weiches Anfahren und saubere Gangwechsel!

Das Raumangebot im Polo V reicht für vier Personen aus, der Gepäckraum fasst 280 bis 952 Liter. Der serienmäßige Zweitürer ist gebraucht günstiger als der Viertürer, der neu etwa 800 Euro mehr kostete. Als Cross Polo mit Offroad-Optik war und ist der kleine VW hingegen sehr selten.

Innenraum und Ausstattung sind etwas schlichter als im Golf. Das Armaturenbrett der Basisvariante Trendline besteht aus Hartplastik. Die optionalen Xenon-Scheinwerfer wurden selten bestellt. *Dirk Gulde*

**Fahrwerk** Bei Modellen mit hoher Laufleistung können die Stoßdämpfer undicht sein. Ein genauer Blick lohnt sich daher in jedem Fall



**Bremsen** Fahrzeuge mit mehr als 100 000 Kilometern fallen überdurchschnittlich oft mit verschlissenen Bremscheiben oder -belägen auf. Auch auf die Freigängigkeit der Bremssättel sollte geachtet werden

**Verarbeitung** Unter Elektronikproblemen leidet der Polo V so gut wie nie. Gelegentlich wird der Klimakompressor undicht, und bei Autos nach dem Facelift kann die Dichtung der Fahrertür verschleißen



**Bis auf die etwas überladenen Lenkradfunktionen lässt sich im übersichtlichen Polo-Cockpit alles leicht bedienen**

**Motor** Manche der kleinen Benzin-er bis Herbst 2011 fallen mit verlängerten Steuerketten auf – im übelsten Fall droht ein Motorschaden. Zudem gibt es gelegentlich Undichtigkeiten an Motor und Getriebe



**Polo GTI mit anfangs 180, ab 2014 mit 192 PS. Der Zweitürer ist etwas günstiger, der Cross Polo hat mehr Bodenfreiheit**

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Das Facelift 2014 behob die Motorenprobleme. Unter den Benzinern empfehlen wir zwei kleine Dreizylinder – den Sauger und den Turbo-TSI. Diesel-Fans fahren am besten mit dem 90 PS starken 1.4 TDI, der Durchzugskraft mit Sparsamkeit verbindet.

	1.0	1.0 TSI	1.4 TDI
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
<b>Hubraum</b>	999	999	1422
<b>Leistung</b>	55 (75)	81 (110)	66 (90)
bei 1/min	bei 6200	bei 5000	bei 3500
<b>max. Drehm.</b>	95 bei 3000	200 bei 2000	230 bei 1750
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1050/520	1116/494	1151/519
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	3972 x 1682 x 1453	3972 x 1682 x 1453	3972 x 1682 x 1453
<b>Gepäckraum</b>	280-952	280-952	280-952
<b>Höchstgeschw.</b>	173	196	184

### Welches Modelljahr?

Die optischen Änderungen spielen keine Rolle – aber die Überarbeitung von 2014 bescherte dem Polo die neuen, verbesserten Motoren. Wenn es jedoch ein TSI vor 2012 sein soll, spitzen Sie beim Kaltstart die Ohren: Rasseln und Klackern heißt, dass die Steuerkette gelangt ist. Ihr Tausch ist unumgänglich und kostet 500 bis 800 Euro. Bei den Dreizylindern fallen die Ausrücklager der Kupplung bei Nichtbetätigung durch atypische Geräusche auf. Das mittlere Gurtschloss der Rückbank ließ VW bei einer Rückrufaktion reparieren.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Preisfuchse greifen zur Trendline-Basis mit Cool-&Sound-Paket (Klimaanlage und Radio) und vermissen dort nichts Wesentliches. Der ebenfalls empfehlenswerte Comfortline bietet bessere Materialien, Parkpieper und eine geteilt umklappbare Rückbank.

### Was kostet er?

Der beliebte Polo verhält sich sehr wertstabil. Selbst ältere Benzin-er sind kaum unter 6000 Euro zu finden, wenn die Laufleistung nicht über 100000 Kilometer liegen soll. Mit 50000 km auf der Uhr starten die Preise für TSI-Benziner bei 10000 Euro – die Turbos liegen deutlich über den Saugern. Diesel-Varianten mit niedriger Laufleistung sind kaum zu bekommen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.0 TSI	1.4 TDI	im Jahr	1.0	1.0 TSI	1.4 TDI
2021	–	–	–	Steuer	62,–	36,–	143,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	375,–	374,–	345,–
2019	–	–	–	Teilkasko	67,–	87,–	121,–
2018	–	–	–	Vollkasko	359,–	422,–	482,–
2017	9839,–	12 616,–	10 573,–	Wartung	182,–	199,–	228,–
2016	8537,–	10 944,–	9 021,–	/100 km	5,1 S	4,5 S	3,7 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Bei den seit 2014 gebauten Polo-Modellen gibt es überdurchschnittlich häufig Probleme mit der Fahrertürdichtung – hier am besten genau hinschauen. Und: Ist der Rückruf in Sachen Gurtschloss Rückbank Mitte erledigt?  
*Benjamin Zenn*

### Tests in diesen Ausgaben

Polo 1.2, 70 PS (Vergleichstest: 21/09), Polo 1.2 TSI, 105 PS (Test: 24/09), Polo 1.6 TDI (Vergleichstest: 7/10), Polo GTI (Vergleichstest: 14/10), Cross Polo 1.6 TDI (Kurztest: 18/10).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# VW Up

Der kleinste VW gefällt mit erwachsenem Charakter und flottem Handling, und er kann sogar rein elektrisch fahren. Mängel hat er nur wenige.

**D**er Up ist der Dauerbrenner im VW-Programm. Ende 2011 erschienen und 2016 überarbeitet, ist er im Gegensatz zu seinen Schwestermodellen von Skoda und Seat noch immer neu zu kaufen. Je nach Verfügbarkeit der Teile ändert sich jedoch die Modellauswahl immer wieder. Da liegt es besonders nahe, den Wunsch-Up auf dem Second-Hand-Markt zu suchen, zumal er dort noch halbwegs günstig ist.

Der City-Floh von VW ist nur wenig mehr als 3,50 Meter lang, bringt vier Personen jedoch akzeptabel unter. Fondtüren kamen erst im zweiten Produktionsjahr und kosteten immer extra. Das Kofferraumvolumen lässt sich von 251 auf 959 Liter erweitern, und bei manchen Modellen konnte man sogar die Lehne des Beifahrersitzes klappen.

Die Einrichtung ist Kleinwagen-typisch nüchtern, aber nicht ohne Charme.

Über die Bauzeit hinweg rüstete VW seinen Mini mit fünf Dreizylinder-Ottomotoren aus, alle mit einem Liter Hubraum. Und schon 2013 gab es einen E-Antrieb mit 60 kW Leistung. Ende 2019 ersetzte ihn eine 61-kW-Version mit 32-kWh-Batterie (zuvor: 19 kWh). Mit einem Stromverbrauch von knapp 13 kWh (WLTP) ist der Elektroantrieb sehr wirtschaftlich.

Für die beiden Saugbenziner, mit denen der Up 2011 auf den Markt startete, trifft diese Aussage nur bedingt zu. Dennoch fanden die Einsteigermotoren, die 60 und 75 PS leisteten, weite Verbreitung. 2012 kam ein Erdgasmodell dazu. Es wandte sich an Kunden, die besonders wirtschaftlich dach-

ten und auf Temperament verzichten konnten. 2016 und 2018 folgten zwei Turbos mit 90 beziehungsweise 115 PS (GTI). Das Topmodell verfügt zwar über eine sportive Ausstattung und sechs Vorwärtsgänge, sein Plus an Dynamik jedoch ist überschaubar. Fünfgang-Schaltgetriebe – für die Sauger auf Wunsch auch automatisiert – waren Standard im Up.

Unabhängig vom Motor fährt sich der Up sehr erwachsen, mit straffer Abstimmung, ordentlichem Handling und präziser Servolenkung. Bei frühen Exemplaren kann jedoch Wasser in den Innenraum eindringen. Auch das Blech rund um die Tankklappe kann rosten, und bei manchen Autos machen die Abgasanlage und die wenig standfeste Batterie Ärger. *Thomas Hellmanzik*

**Verstopfung** Die Abläufe des Wasserkastens können verstopfen, wodurch Wasser in den Innenraum sickern kann. Beim Facelift 2016 stellte VW das Problem ab – die neueren Up sind eine klare Empfehlung



**Kupplung** Im Leerlauf und in höheren Gängen können durch die Kupplungsscheibe Klackgeräusche entstehen. Im Verlauf des Baujahrs 2014 stellte VW das Problem mit einer modifizierten Scheibe ab

**Abgasanlage** Hitzeschutzbleche oberhalb der Abgasanlage reißen gelegentlich ein, Klappergeräusche aus dem Bereich des Unterbodens sind die Konsequenz



Statt der auf dem Foto gezeigten Navi-Lösung gibt es seit dem Modelljahr 2016 eine Smartphone-Integration

**Wassereintritt** An der Heckklappe kann es im Bereich der dritten Bremsleuchte und des Wischers zu Undichtigkeiten kommen. Wassergefährdet sind auch die Schweller



Die Schwestermodelle Seat Mii und Škoda Citigo wirken im Innenraum etwas einfacher, sind aber preiswerter

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die beiden Basis-Sauger reichen für Kurz- und Mittelstrecken aus. Der Erdgasmotor im Eco Up ist ein Fall für Sparfüchse. Die Turbos und der Elektroantrieb liefern stämmiges Drehmoment – aber der E-Up erzielt nur rund 200 km Praxis-Reichweite.

	1.0	1.0 TSI	E-Up
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/3	Elektromotor
<b>Hubraum</b>	999	999	–
<b>Leistung</b>	55 (75) bei 1/min bei 6200	66 (90) bei 5000	61 (83)
<b>max. Drehm.</b>	95 bei 3000	160 bei 1500	212
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	929/361	1002/358	1235/295
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	3540 x 1641 x 1489	3600 x 1641 x 1504	3600 x 1645 x 1507
<b>Gepäckraum</b>	251–951	251–959	250–923
<b>Höchstgeschw.</b>	171	185	130

### Welches Modelljahr?

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

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

### Was kostet er?

Gebrauchte Up sind zwar nicht allzu häufig, aber noch immer bezahlbar. Mit etwa 50 000 Kilometern auf der Uhr kosten sie ab 6500 Euro. Fast ein Drittel der angebotenen Modelle fahren elektrisch, Tendenz steigend. Turbobenziner hingegen sind rar, Gas-Autos so gut wie gar nicht zu haben. Und auch mit vier Türen gibt es den Up nicht oft.

Fahrzeugpreise in Euro <sup>1)</sup>				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 <sup>2)</sup>	1.0 TSI	E-Up	im Jahr	1.0 <sup>2)</sup>	1.0 TSI	E-Up
2021	–	–	18 438,–	Steuer	22,–	32,–	0,–
2020	–	–	17 114,–	Haftpflicht	375,–	372,–	391,–
2019	8693,–	9471,–	15 431,–	Teilkasko	69,–	103,–	102,–
2018	7720,–	8882,–	–	Vollkasko	253,–	363,–	370,–
2017	6785,–	7754,–	–	Wartung	168,–	199,–	176,–
2016	6063,–	6849,–	–	/100 km	4,1 S	4,4 S	12,7 kWh

Quelle: DAT; <sup>1)</sup>Händlerverkaufspreise; <sup>2)</sup>75 PS

Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim kleinsten VW-Modell sollten Sie sich vor dem Kauf die Türdichtungen genauer anschauen, genauso wie das Wärmeleitblech der Abgasanlage. Beides zeigt hier und da Schwächen.  
*Björn Buhrmann*

### Tests in diesen Ausgaben

Up 1.0, 75 PS (Test: 23/11, Vergleichstest: 24/11, 4/12, 4/14, 15/15), Up 1.0, 60 PS (Test: 3/12), Up 1.0 TSI (Vergleichstest: 18/16, 6/17).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Kompaktklasse

Autos wie BMW Einser, Opel Astra und VW Golf zählen seit Jahren zu den erfolgreichsten Modellen in Deutschland. Doch das Gebrauchtwagenangebot in dieser Klasse ist wesentlich vielfältiger und reicht bis zum Hybridauto Toyota Auris.

**O**bwohl Neuwagenkäufer mittlerweile überwiegend zu SUV oder Crossover-Fahrzeugen tendieren, gehören die klassischen Kompakten nach wie vor zu den Lieblingen der deutschen Gebrauchtwagenkäufer. Die tun sich allerdings zunehmend schwerer, in halbwegs überschaubarer Zeit ein passendes Auto in dieser Klasse zu finden, die immerhin mal ein Viertel aller Bestandsfahrzeuge ausgemacht hat. Wie bei den Kleinwagen bekommen Secondhand-Käufer auch hier die Folgen der außergewöhnlichen Verknappung des Marktes zu spüren.

An der Beliebtheit der Kompakten hat sich nichts geändert, weil sie erschwinglich, praktisch und in ganz unterschiedlichen Formaten und Varianten zu haben sind. Die Bandbreite erstreckt sich von geräumigen Kombis über sparsame Langstreckentourer und spritzige Sportler bis zu sinnlichen Cabrios. Außerdem erweitern noch unterschiedliche Motoren, Getriebe und Traktionssysteme sowie vielfältige Ausstattungsvarianten das Spektrum der Möglichkeiten.

Die jedoch sind spürbar geschrumpft, weil sich beispielsweise das Gebrauchtwagenangebot beim VW Golf VII als gefragtestem Gebrauchten in einschlägigen Internetbörsen auf rund 18 000 Exemplare verringert hat – weniger als die Hälfte wie noch vor zwei Jahren! Das betrifft alle Ausstattungsoptionen und Antriebe, von Benzinern und Dieseln bis zu PHEV und E-Autos.

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

Letzterer punktet zudem – wie viele jüngere Hyundai- und Kia-Gebrauchtwagen – mit einem deutlich längeren Garantieverprechen von fünf Jahren, bei Kia sind es sogar sieben Jahre.



Seite 84: Kia Ceed



Seite 85: Mazda 3



Seite 86: Mercedes A-Klasse



Seite 88: Opel Astra



Seite 90: Peugeot 308



Seite 92: Renault Mégane



Seite 94: Seat Leon



Seite 96: Skoda Octavia



Seite 98: Skoda Rapid



Seite 100: Toyota Auris



Seite 101: Volvo V40



Seite 102: VW Golf



Seite 76: Audi A3



Seite 78: BMW Einser/Zweier



Seite 80: Ford Focus



Seite 82: Honda Civic



Seite 83: Hyundai i30

# Audi A3

Zweitürer, Sportback, Stufenheck, Cabrio und Plug-in-Hybrid: Der MQB-Pionier war in der dritten Generation ein vielseitiges und gutes Kompaktauto.

**B**ei seinem Debüt 2012 war der A3 der erste Vertreter des Modularen Querbaukastens, auf dem heute fast alle Modelle im VW-Konzern basieren. 2016 erhielt er ein Facelift, 2020 lief die Fertigung aus. Die vier Karosserievarianten kamen zwischen 2012 und 2014 schrittweise auf den Markt. Der viertürige Sportback baut sieben Zentimeter länger als der Zweitürer und bietet mehr Fond- und Kofferraum. Auch die Stufenhecklimousine hat den langen Radstand des Sportback, während das 2+2-sitzige Cabriolet mit vier Zentimetern weniger auskommen muss.

Schon die kleinen TFSI-Motoren – alle mit einem Zahnriemen, der nach 210 000 km gewechselt werden muss – ziehen dank Turbo kräftig durch. Der 1,2- und der 1,4-

Liter laufen besonders kultiviert, beim Facelift kam ein sparsamer Einliter-Dreizylinder dazu. Die starken Benziner bis hin zu den S- und RS-Modellen sind Allradler und verbrauchen deutlich mehr. Sehr wirtschaftlich fährt man hingegen mit der Erdgasvariante g-tron und mit den TDI. Achtung: Einige Diesel wurden parallel als Euro 5 und Euro 6 angeboten! Interessant ist auch der 2014 aufgelegte Plug-in-Hybrid, der rein elektrisch über 40 Kilometer weit kommt.

Das Doppelkupplungsgetriebe S tronic war für alle A3-Modelle erhältlich, optional oder serienmäßig. Bei den Motoren bis 250 Nm Drehmoment setzte Audi eine Version ein, deren Kupplungen nicht im Ölbad, sondern trocken laufen. Sie reagiert empfindlich auf Überhitzung durch häufigen Stadt-

verkehr oder Anhängerbetrieb. Vorsicht auch bei den Quattros: Viele Besitzer vernachlässigen den Wechsel des Öls und des Filters in der Haldex-Kupplung.

Das Infotainment im A3 lässt sich über den gut zur Hand liegenden Dreh-Drück-Steller tipptopp bedienen. Mit seiner piekfeinen Verarbeitung und der verwindungssteifen Karosserie wird der Kompakte dem Premium-Anspruch von Audi gerecht. Das gilt auch für die Sicherheit aufgrund der umfangreichen Airbag-Ausstattung und der großen Auswahl bei den Assistenzsystemen. Anders als beim Vorgänger ist das Fahrwerk sportiv, sicher und komfortabel zugleich. Der A3 der dritten Generation ist ein klarer Kauf Tipp – als ausgereiftes, harmonisches und qualitativ gutes Auto. *Dirk Gulde*

**Kofferraum** Quattros haben einen um 40 Liter kleineren Gepäckraum als Frontriebler. Für Autos aus dem Frühjahr 2018 gab es einen Rückruf wegen einer fehlerhaften Schweißverbindung an der Fondlehne



**Fahrwerk** Das optionale Magnetic Ride-Fahrwerk mit variabler Dämpferhärte fällt hin und wieder durch Poltergeräusche auf. Die hinteren Brems scheiben werden teils ungleichmäßig beansprucht

**Elektronik und Elektrik** Vereinzelt gibt es Abstürze beim Infotainment-system und beim Radar-Tempomat, Software-Updates schaffen oft Abhilfe. Und die Tankdeckelverriegelung arbeitet nicht immer korrekt



Qualitativ hochwertiges Cockpit, bequeme Sitze, frei stehender Bildschirm und große Ablagefächer

**Motor** Einige Turbolader können undicht sein. Die 1,2-Liter von 2013/14 wurden wegen Defekten am Nockenwellenversteller zurückgerufen – sie konnten zu einem Verlust von Öl oder Kraftstoff führen



Die A3 Limousine ist dank Quermotor-Layout fast so geräumig wie der längs motorisierte A4. Cabrio mit Stoffdach

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der kleine 1.0 TFSI mit 116 PS ist kräftig, leise und wirtschaftlich. Mehr Leistung bietet der 1.5 TFSI mit 150 PS. Auch der sparsame, durchzugsstarke Zweiliter-TDI (ebenfalls 150 PS) mit Euro 6 ist ein Tipp. Für Fans: Der 2.5 TFSI-Fünfzylinder mit 400 PS.

A3 Zweitürer	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999 cm <sup>3</sup>	1498	1968
Leistung	85 (116) kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 Nm bei 2000	250 Nm bei 1500	340 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1225/485 kg	1275/485	1355/485
Länge x Breite x Höhe	4241 x 1777 x 1424 mm	4241 x 1777 x 1424	4237 x 1777 x 1421
Gepäckraum	l/VDA 365-1100	365-1100	365-1100
Höchstgeschw.	206 km/h	220	218

### Welches Modelljahr?

Das Facelift 2016 brachte außer neuen Motoren und zusätzlichen Assistenzsystemen auch serienmäßig Xenonscheinwerfer sowie das brillante Matrix-LED-Licht als Extra. Weitere neue Optionen waren das digitale Cockpit, Lenkradheizung und ein Massagesitz. Wer auf all das verzichten kann, fährt jedoch mit einem frühen Exemplar kaum schlechter.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Da sich die einzelnen Lines hauptsächlich in Fahrwerk und Optik unterscheiden, sollte man gezielt auf sinnvolle und tatsächlich benötigte Features achten – zum Beispiel Xenonscheinwerfer, Parkpiepser und Navigationssystem. Vielfahrer werden den radarbasierten Abstandstempomaten (ACC) schätzen. Die sportlichen S-Line-Modelle sind sehr straff abgestimmt. Wer ein entsprechendes Exemplar ins Auge fasst, sollte bei der Probefahrt darauf achten, ob ihm der gebotene Federungskomfort genügt.

### Was kostet er?

Gebraucht gehört der A3 zu den teuersten Kompakten am Markt. Zweitürer, Sportback und Stufenheck-Limousine liegen preislich recht ähnlich – unter 80 000 Kilometer und über 130 PS geht's bei 15 000 Euro los. Das Cabriolet kostet etwa 4000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI
2021	–	–	–	Steuer	38,-	64,-	216,-
2020	20 574,-	21 773,-	20 940,-	Haftpflicht	460,-	487,-	486,-
2019	18 537,-	20 703,-	19 765,-	Teilkasko	105,-	119,-	147,-
2018	17 646,-	19 650,-	18 677,-	Vollkasko	526,-	546,-	640,-
2017	16 669,-	18 369,-	17 282,-	Wartung	274,-	283,-	318,-
2016	14 480,-	–	15 575,-	l/100 km	4,5 S	4,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

### Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Jens Essmann

### Tests in diesen Ausgaben

A3 Sportback 1.0 TFSI (Vergleichstest: 17/16), A3 Limousine 1.4 TFSI (Test: 17/13), A3 Cabrio 1.8 TFSI (Vergleichstest: 9/14), A3 Sportback 1.6 TDI (Vergleichstest: 11/13).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# BMW Einser, Zweier

Mit feinen Motoren und präziser Lenkung ist der kleinste BMW ideal für Freunde agiler Hecktriebler im Kompaktformat – auch als Zweier Coupé und Cabrio.

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

Zudem erweist sich der von 2011 bis 2019 produzierte BMW selbst bei hohen Laufleistungen und flotter Fahrweise als weitgehend mängelfrei, im Vergleich zum Vorgänger ist zudem die Materialqualität besser. Nur an der Heckklappe schlecht gepflegter Modelle finden sich gelegentlich Rostblasen.

Die Auswahl an Motoren – teils auch mit Allradantrieb und einer sehr empfehlenswerten Achtgangautomatik lieferbar – ist ebenso beachtlich. So bringt es selbst der Basistyp 114i auf 102 PS und ein Drehmoment von 180 Nm. Darüber sortierten sich 116i, 118i und 120i ein – anfangs übrigens alle mit nicht sonderlich laufruhigen 1,6-Liter-Vierzylindern. Schon der 136 PS starke 118i reicht meist völlig aus, während der Dreiliter-Sechszylinder in den leider selten gekauften M135i und M140i (ab 2016) mit seidiger Laufkultur und explosivem Temperament aufwartet.

Vernünftiger sind die bei der großen Modellpflege (2015) eingeführten Dreizylinder mit 1,5 Litern Hubraum (Diesel und Benzin). Seither erfüllen auch alle Selbstzünder

die Euro-6-Norm. Hier sind die häufig im Handel anzutreffenden 118d und 120d mit ihren kräftigen Zweilitermotoren (150/190 PS) besonders interessant.

Größtes Manko des Einser-Konzepts ist das unterdurchschnittliche Platzangebot. Obwohl die Baureihe F20/F21 fast neun Zentimeter länger als der Vorgänger ist, geht es speziell im Fond ziemlich beengt zu. Immerhin fasst der Basiskofferraum im Steilheckmodell 360 Liter. Anders als beim Vorgänger liefen Coupé und Cabrio mit Stufenheck ab 2014 als Zweier-Reihe und zum Teil auch mit Allradantrieb, nicht jedoch der heißblütige, driftfreudige M2 (nur Coupé).

Leider ist die Grundausrüstung durchweg eher mager, erst ab 2015 waren die Einser besser ausgestattet. *Michael von Maydell*

**Antrieb** Der Hinterradantrieb sorgt für ein besonders dynamisches Fahrverhalten, hat im Winter jedoch gelegentlich Traktionsprobleme. Einige Motoren sind auch mit Allradantrieb (xDrive) zu haben



**Fahrwerk** Schon die Basis lockt mit hoher Agilität, die sich mittels Direktlenkung und anderer Extras weiter steigern ließ. Achten Sie bei diesen Modellen auf Wellen, Spurstangen und Bremsen

**Zuverlässigkeit** Bis auf Rückrufe betreffend Lenkgetriebe und AGR-Ventile (Diesel: Brandgefahr) sowie gelegentlich defekte Reifendruckkontrollsysteme sind Einser, speziell ab 2015, weitgehend problemfrei



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

**Platzangebot** Die längs eingebauten Motoren sowie der Kardantunnel nach hinten schränken das Raumangebot ein. Das Ladevolumen fällt mit 360 bis 1200 Litern dafür klassengemäß groß aus



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

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

### Welches Modelljahr?

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

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erst mit einer der Ausstattungslinien (Sport oder Urban, 1900 Euro Aufpreis) fährt der Einser mit Lederlenkrad, guten Sportsitzen und Alurädern vor. Sehr zu empfehlen: das teure Professional-Navi und Xenon-Scheinwerfer. Und natürlich das Automatikgetriebe mit acht Gängen. Seit der Modellpflege im Jahr 2015 kommt der Einser mit einer besseren Basisausstattung. Hier reicht der Advantage.

### Was kostet er?

Für einen 118i Advantage (F20) mit Automatikgetriebe und 30 000 Kilometern aus dem letzten Modelljahr 2019 gilt es, rund 18 000 Euro anzulegen. Ein 120i mit 184 PS oder 120d (190 PS) kosten rund 3000 Euro mehr. Vierjährige 125i gibt es mit ähnlichen Laufleistungen ab etwa 25 000 Euro, vergleichbare Zweier-Cabrios und -Coupés als 230i ab rund 27 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	118i	M135i	120d	im Jahr	118i	M135i	120d
2021	-	-	-	Steuer	72,-	228,-	216,-
2020	-	-	-	Haftpflcht	520,-	463,-	607,-
2019	19 741,-	31 902,-	21 626,-	Teilkasko	164,-	250,-	207,-
2018	17 312,-	29 152,-	18 521,-	Vollkasko	592,-	810,-	712,-
2017	15 380,-	26 088,-	16 535,-	Wartung	271,-	391,-	318,-
2016	12 735,-	22 862,-	13 636,-	I/100 km	5,0 S	7,8 SP	4,1 D

Quelle: DAT, \*Händlerverkaufspreise  
Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



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

### Tests in diesen Ausgaben

118i (Vergleichstest: 23/11, 17/12, 21/15), 125i (Vergleichstest: 10/13, 24/13, 28/15), M135i xDrive (Vergleichstest: 9/13, 5/15), 116d (Vergleichstest: 1/14, 9/15, 2/16), 118d (Vergleichstest: 24/12, 14/16, 22/18). Weitere Tests unter: [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Ford Focus

Als ewiger Konkurrent des VW Golf war der Focus III eines der wichtigsten Modelle im Ford-Programm und galt sogar als Technologieführer in der Kompaktklasse.

**V**on 2011 bis zum Sommer 2018 lief die dritte Focus-Generation vom Band. Im August 2014 hatte Ford seinem Kompakten ein größeres Facelift spendiert und damit Bedienung, Handling sowie Komfort spürbar verbessert.

Am beliebtesten sind die Schrägheck-Limousine sowie der Kombi (Turnier), die Stufenheck-Variante spielt dagegen auf dem Gebrauchtwagenmarkt kaum eine Rolle. Ein Zweitürer oder ein Cabriolet wurden in dieser Baureihe nicht mehr angeboten, dafür aber wieder die betont sportlichen ST- und RS-Varianten mit 250 bis 350 PS.

Der Focus punktet mit großzügig bemessenem Innen- und Kofferraum sowie modernen Assistenzsystemen. Auch die standfesten Bremsen und das problemlose Fahrverhalten

mit gut abgestimmtem ESP sprechen für den gebrauchten Kompakten, ebenso die Bewertung mit fünf Sternen beim Euro-NCAP-Crash-Test. Ein Schwachpunkt bei Modellen vor dem Facelift ist allerdings die komplizierte Bedienung mit vielen und unübersichtlichen Tasten. Ansonsten ist der Focus solide, funktional sowie gut verarbeitet, wobei die Anmutung angesichts des vielen Hartplastiks eher mittelmäßig ausfällt. Zudem lässt sich der Beifahrerairbag nicht deaktivieren.

Beim Antrieb standen diverse Benziner mit 85 bis 182 PS sowie Diesel von 95 bis 185 PS zur Wahl. Allerdings erfüllen nur einige jüngere Versionen (1.5 TDCi und 2.0 TDCi) die Euro-6-Norm. Die effizienten, mit ihrem im Öl laufenden Zahnriemen aber nicht problemfreien Einliter-Dreizylinder-

Benziner kamen 2012 hinzu. Zwischenzeitlich gab es zudem eine E- und LPG-Variante.

Schon der erste Focus von 1998 überzeugte mit gelungener Fahrdynamik, Gleiches gilt für die dritte Generation. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, ohne den Komfort zu vernachlässigen. Interessenten sollten allerdings die Gummilager des Fahrwerks sowie die Stoßdämpfer prüfen. Probleme machte zuweilen auch die Ladedruckregelung.

Außerdem gab es im Laufe der Zeit einige Rückrufe. Zu den jüngeren Fällen gehören unter anderem Probleme mit den Seiten- und Knie-Airbags sowie Benziner mit Sechsgang-Schaltgetriebe, bei denen die Kupplungsplatte brechen kann. Beim Zweiliter-Dieselmotor besteht die Gefahr der Überhitzung.

*Carl Nowak*

**Kupplung** Benziner mit Sechsgang-Schaltgetriebe aus dem Bauzeitraum 8/2009 bis 5/2018 wurden wegen Kupplungsproblemen (Bruchrisiko der Druckplatte oder Überhitzungsgefahr) zurückgerufen

**Motor** Der aufgeladene 1.0-Dreizylinder ist kultiviert und kräftig, aber nur verhalten gefahren sparsam. Achtung: Motoröl ohne Ford-Freigabe zerstört den darin laufenden Zahnriemen. Folge: Motorschaden!

**Fahrwerk** Die dritte Focus-Generation bietet zur hohen Fahrdynamik trotz straffer Federung auch einen guten Komfort. Außerdem gefällt das problemlose Fahrverhalten mit fein abgestimmtem ESP



Das Cockpit mit vielen winzigen Tasten und dem kleinen Navi-Bildschirm wurde erst beim Facelift 2014 geändert

**Karosserie** Die dritte Focus-Generation hat serienmäßig vier Türen, ein Coupé oder eine Cabrio-Variante gibt es nicht mehr. Gegenüber dem Vorgänger wurde der Aufprallschutz verbessert



Wer viel Stauraum braucht, greift zum geräumigen Kombi Turnier (oben). Die Stufenheck-Variante ist eher selten

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Neben dem temperamentvollen 1,5-Liter-Turbobenziner mit 150 PS überzeugt auch der beliebte Dreizylinder-EcoBoost mit 125 PS. Bei den Dieseln glänzt der 1.5 TDCi (120 PS) mit Laufkultur, Durchzug und niedrigem Verbrauch – seit Ende 2014 mit Euro 6.

	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	1.5 TDCi
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	998	1497	1499
<b>Leistung</b>	92 (125)	110 (150)	88 (120)
bei 1/min	bei 6000	bei 6000	bei 3600
<b>max. Drehm.</b>	170 bei 1500	240 bei 1600	300 bei 1750
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1279/621	1325/575	1364/536
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	4360 x 1823 x 1469	4360 x 1823 x 1469	4360 x 1823 x 1469
<b>Gepäckraum</b>	VDA 363–1262	363–1262	363–1262
<b>Höchstgeschw.</b>	193	210	191

### Welches Modelljahr?

Wenn es das Budget hergibt, sollte man sich auf Modelle nach dem Facelift von 2014 konzentrieren. Seither wirkt der Focus III deutlich reifer und solider. Das liegt zum einen an den renovierten Motoren – vor allem Vielfahrern und Diesel-Interessenten empfiehlt sich die Suche nach den jüngeren Euro-6-Modellen. Zum anderen sprechen die klarer strukturierte Bedienung sowie das aktualisierte Infotainment- und Assistenzangebot für die Facelift-Fahrzeuge.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Ambiente bot zwar sechs Airbags, ESP und elektrische Fensterheber, aber weder Radio noch Klimaanlage. Beides hatte erst die nächsthöhere Ausstattung Trend an Bord. Assistenten wie Parksensoren, Tempomat oder Navi kosteten in zusätzlichen Paketen oder weiteren Ausstattungsstufen nochmals extra, ähnlich wie Alufelgen und Automatikgetriebe.

### Was kostet er?

Die Gebrauchtpreise beginnen für frühe Focus III mit Einliter-Dreizylinder-Benziner und noch fünfstelligen Laufleistungen bei rund 6000 Euro. Facelift-Exemplare mit dem 1,5-Liter-EcoBoost und etwa 80000 km starten bei ungefähr 10000 Euro, bei einem Euro-6-Diesel-Focus 2.0 TDCi mit 150 PS und vergleichbaren Eckdaten geht es erst bei etwa 11500 Euro los.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 EB	1.5 EB	1.5 TDCi	im Jahr	1.0 EB	1.5 EB	1.5 TDCi
2021	–	–	–	Steuer	58,–	94,–	151,–
2020	–	–	–	Haftpflcht	491,–	509,–	463,–
2019	–	–	–	Teilkasko	99,–	131,–	102,–
2018	14 855,–	16 206,–	12 470,–	Vollkasko	416,–	461,–	442,–
2017	13 081,–	15 163,–	11 132,–	Wartung	218,–	239,–	254,–
2016	11 828,–	13 407,–	9 582,–	l/100 km	5,0 S	5,5 S	3,8 D

Quelle: DAT; \*Händlereinkaufspreise

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte Generation Focus bietet im Vergleich zum Vorgänger verbesserten Aufprallschutz und gewohnt gute Verarbeitung. Kühlwasser- und Heizungs-schläuche scheinen allerdings anfällig für Marderbisse. Fehler bei der Ladedruckregelung sind nicht selten.

Peter Falkenhagen

### Tests in diesen Ausgaben

Focus 1.6 EcoBoost (Vergleichstest: 17/12), Focus ST (Vergleichstest: 10/13), Focus 1.0 EcoBoost Turnier (Vergleichstest: 11/14), Focus 1.0 EcoBoost (Vergleichstest: 17/16), Focus 2.0 TDCi (Vergleichstest: 22/15).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Honda Civic

Technisch ein grundsolider und variabler Kompakwagen mit angenehm viel Platz, ist auch die neunte Generation des Civic kein Auto für jedermann.



**H**onda gab sich auch bei der neunten Generation mutig und brachte 2011 abermals einen recht ungewöhnlichen Kompakwagen auf den Markt. Zu futuristisch das Design, zu speziell seine zweigeteilten Instrumente, zu unübersichtlich das Heck. Doch unterschätzen sollte man den Civic keineswegs. Er ist sehr solide zusammengebaut und zuverlässig, angetrieben von typischen Honda-Motoren, die zackig hochdrehen und überaus standfest sind, aber als Benzinmotor ohne Aufladung auskommen müssen.

Schon der 100 PS starke Basismotor gibt sich drehfreudig, doch mehr Druck entwickelt der 1,8-Liter-Benziner, der bei 6500 Touren 142 PS liefert und häufig eingebaut ist. Bei den Selbstzündern empfiehlt sich der 120 PS starke 1.6 i-DTEC, der seit Sommer 2015 die Euro-6-Norm erfüllt. Bei allen Aggregaten erfreut das Schaltgetriebe mit kurzen Wegen und Stummelschalthebel.

Ein Fall für Sportliebhaber ist der heißblütige Type R mit 310 PS, der sich 2015 dazugesellte. Dabei bereitet schon der normale Civic ordentlich Fahrspaß, denn das straffe, leicht stößige Fahrwerk und die präzise, direkte Lenkung sind mehr sportlich als komfortbetont ausgelegt.

Für Familien kann der Civic ebenfalls interessant sein, da es den Viertürer auch als 22 Zentimeter gestreckten Kombi (Tourer) gibt. In seinem verlängerten Heck wartet er mit üppigen 624 bis 1668 Litern Ladevolumen auf, einige Modelle verfügen zudem über komfortspendende adaptive Dämpfer an der Hinterachse.

Allen Varianten gemeinsam ist ein cleveres Sitzkonzept. Weil der Tank unter den Vordersitzen steckt, lassen sich die Rücksitze nicht nur flach legen, sondern hochklappen wie Kinosessel. Mit dem Nachteil einer erhöhten Sitzposition muss man sich allerdings arrangieren.

Gut ausgestattet sind im Grunde alle Modelle, aber erst die einst teuren Varianten Elegance und Executive warten mit Extras wie Xenon-Scheinwerfern, Fahrerassistenzsystemen, Navi und Parkpiepsern auf. Suchen Sie daher lieber nach solchen Exemplaren.

Michael von Maydell



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



Den 22 Zentimeter längeren Kombi, genannt Tourer, baute Honda ab 2013, doch gebraucht ist er selten zu finden

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.4 i-VTEC	1.8 i-VTEC	1.6 i-DTEC
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1339 cm <sup>3</sup>	1799	1597
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min	104 (142) bei 6500	88 (120) bei 4000
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	174 bei 4300	300 bei 2000
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	kg	1322/398	1378/492
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	mm	4300 x 1770 x 1470	4370 x 1770 x 1440
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	477-1378	477-1378
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h	187	207

## Welches Modelljahr?

Die neunte Generation kam 2011 auf den Markt, erhielt im Oktober 2014 ein Facelift und wurde bis Ende 2017 produziert. Wegen des frischeren Designs, des feineren Interieurs sowie des moderneren Infotainment-Systems lohnt es sich, nach jüngeren Exemplaren Ausschau zu halten.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

## Was kostet er?

Ein 1.8 i-VTEC unter 100 000 Kilometern startet ab etwa 10 000 Euro. Für den größeren Tourer ab 2013 sowie den seltenen Euro-6-Diesel muss man deutlich mehr bezahlen. Den sehr begehrten Type R mit weniger als 100 000 km gibt es erst ab etwa 25 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.4 i	1.8 i	1.6 D	im Jahr	1.4 i	1.8 i	1.6 D
2021	-	-	-	Steuer	94,-	120,-	158,-
2020	-	-	-	Haftpflicht	481,-	470,-	453,-
2019	-	-	-	Teilkasko	79,-	98,-	94,-
2018	-	-	-	Vollkasko	383,-	449,-	479,-
2017	11 883,-	13 171,-	12 633,-	Wartung	231,-	255,-	281,-
2016	10 415,-	12 140,-	10 891,-	l/100 km	5,4 S	5,8 S	3,6 D

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



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

## Tests in diesen Ausgaben

Civic 1.8 i-VTEC (Vergleichstest: 6/13), Civic 2.2 i-DTEC (Vergleichstest: 9/12, 25/12), Civic Tourer 2.2 i-DTEC (Vergleichstest: 6/14), Civic 1.6 i-DTEC (Vergleichstest: 23/14), Civic Type R (Vergleichstest: 17/15). Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Hyundai i30

Die zweite und dritte Generation des koreanischen Golf-Konkurrenten warten mit guter Verarbeitungsqualität und geringer Mängelhäufigkeit auf.



## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für geringe Leistungsansprüche genügt im i30 GD der 1,4-Liter-Benziner mit 99 PS. Der GDI-Benziner mit 1,6 Litern Hubraum braucht hohe Drehzahlen, um flott voranzukommen. Kräftig, aber selten bei der zweiten Generation: der 1.6 Turbo mit 186 PS.

	1.4	1.6 GDI	1.6 T-GDI
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1396	1591	1591
<b>Leistung</b>	73 (99)	99 (135)	137 (186)
bei 1/min	bei 5500	bei 6300	bei 5500
<b>max. Drehm.</b>	137 bei 4200	164 bei 4850	265 bei 1500
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1260/560	1268/552	1367/553
<b>Länge x Breite</b>	4300 x 1780	4300 x 1780	4300 x 1780
<b>x Höhe</b>	x 1470	x 1470	x 1470
<b>Gepäckraum</b>	378–1316	378–1316	378–1316
<b>Höchstgeschw.</b>	182	195	219

## Welches Modelljahr?

Ende 2013 hat Hyundai die Serienausstattung erweitert sowie Fahrwerk und Lenkung überarbeitet. 2015 gab es ein Facelift und Euro-6-Motoren. Beim Nachfolger (PD) nach Möglichkeit ein Modell wählen, das noch innerhalb der fünfjährigen Werksgarantie ist.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

GD: Von den drei Ausstattungslinien Classic, Trend und Style bietet schon die Basisversion mit Radio und Klimaanlage ein Mindestmaß an Komfort. Im PD gilt ähnliches, wenngleich die gehobenen Linien auch spürbar mehr angenehme Features bieten.

## Was kostet er?

Frühe GD-Exemplare beginnen bei knapp 8 000 Euro, späte Baujahre bei rund 11 500 Euro. Die unterscheiden sich so kaum von frühen PD. Seltener sind Diesel, die beginnen bei 13 000 Euro. Für Automatik oder Kombiheck werden etwas höhere Preise aufgerufen. i30 N-Sportler sind ab rund 22 000 Euro im Angebot. Große Gebrauchtauswahl bei beiden Generationen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	1.4	1.6	1.6 T	im Jahr	1.4	1.6	1.6 T
2021	–	–	–	Steuer	124,-	110,-	180,-
2020	14 884,-	–	–	Haftpflicht	471,-	492,-	502,-
2019	13 839,-	–	–	Teilkasko	138,-	82,-	126,-
2018	12 631,-	–	–	Vollkasko	473,-	428,-	499,-
2017	11 457,-	13 234,-	14 658,-	Wartung	199,-	208,-	241,-
2016	9 838,-	11 370,-	–	l/100 km	6,1 S	5,7 S	7,3 S

Quelle: DAT Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Ausgewogenes Fahrwerk, gute Verarbeitung: Der i30 zeigt kaum Schwächen. Bei der zweiten Generation vor dem Kauf auf Ölverlust an Motor und Getriebe achten. Fahrzeuge ab 2017 machen manchmal Probleme mit fehlerhaftem Einklemmschutz am Glasschiebedach – der entsprechende Rückruf sollte umgesetzt sein. *Karsten Retkowski*

## Tests in diesen Ausgaben

GD: i30 1.6 GDI (VT: 22/13), i30 cw 1.6 CRDi 110 PS (Test: 22/12), i30 cw 1.6 CRDi 128 PS (VT: 5/13), PD: i30 Fastback (VT: 9/19), i30 1.4 T-GDI (VT: 23/19), i30 1.6 CRDi Kombi (VT: 2/21).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

Da scheppert nix“, entfuhr es dem damaligen, für seinen hohen Qualitätsanspruch bekannten VW-Chef Martin Winterkorn auf der IAA 2011 bei einer ersten Begutachtung des i30. Während der Bauzeit von 2012 bis 2017 gehörte die Zweitauflage des i30 (GD) in Deutschland zu den meistverkauften Importmodellen in der Kompaktklasse. Gleiches gilt für die dritte Generation (PD), von der es mit i30 N auch eine ernstzunehmende Alternative zum Golf GTI gibt.

Bei den Benzinmotoren begnügte sich der GD mit eher müden Saugern, bis auf den seltenen 1,6-Liter mit 186 PS. Dafür gefällt der Fronttriebler mit sicherem Kurvenverhalten und ordentlichem Komfort. Das zweitürige Coupé verzichtet auf echten Sportsgeist. Interessenten sollten auf typische Schwachpunkte achten: ausgeschlagene Spurstangen, Ölundichtigkeiten an Motor und Getriebe sowie Steuerkettengeräusche.

Die dritte Auflage (PD) des i30 startete 2017, rückte in ihren Qualitäten und im Hinblick auf einen auffallend noblen Auftritt noch näher an den Golf heran und erweist sich bislang auch in Sachen Haltbarkeit als unproblematisch. Beim Großteil der PD-Exemplare greift noch die fünfjährige Werksgarantie. Probleme mit dem elektrisch angetriebenen Glasdach sollten per Rückruf behoben worden sein, die teils ruckelige Gasannahme mit einem Software-Update der Motorsteuerung. Mehr Aufmerksamkeit erfordert der i30 N. Hier machen hin und wieder Hochdruckpumpe, Steuergerät, Stabilisator, Auspuff-Klappensteuerung, Motoraufhängung und Zweimassenschwungrad Schwierigkeiten.

Der gute Ruf des i30 sorgt für ein durchaus preisintensives Gebrauchtangebot. Das gilt insbesondere für den geräumigen, 2017 nachgeschobenen i30 Fastback sowie für die besonders hochwertig ausgestatteten Exemplare der Linien Style und Premium, die mit vielen echten Komfort- und Luxusextras zu gefallen wissen. Weil die so gut zum i30 passen, dürfen sich Gebrauchtkäufer durchaus überlegen, ob sie nicht doch höher ins Angebotsregal greifen. *Peter Wolkenstein*



Konventionell gezeichnetes Cockpit im GD mit einfacher Bedienung. Doppelkupplungsgetriebe als Automatikoption



Kombi mit viel Platz (o.), Generation drei (Typ PD, ab 2017) mit munteren Motoren und einer sportlich-starken N-Version

# Kia Ceed

Wem eine lange Recherche beim Gebrauchtkauf zuwider ist, der kann sich mit gutem Gewissen auf den zuverlässigen Kompakten von Kia verlassen.



Seit 2018 verzichtet der als ceed auf den Markt gekommene Ceed auf Minuskel und Apostroph. Dazugewonnen hat er dafür beim Qualitätseindruck. Haltbar und zuverlässig waren bereits die Vorgänger, der 2006 eingeführte Typ ED und der JD von 2012. Generation drei, CD genannt, verbindet diese Vorzüge auch noch mit einer hochwertigen Anmutung. Enge Spaltmaße, ein gediegen verarbeitetes Cockpit und üppige Ausstattungspakete untermalen diese ebenso wie der ausgewogene Fahreindruck. Wer gern etwas höher sitzt, greift zum Crossover XCeed, wer's sportlich liebt zum ProCeed. Letzterer bietet neben dem ambitionierten Fahrwerk auch einen großen Kofferraum. (Ceed: 356, SW: 625, ProCeed: 594, XCeed: 426 Liter)

Hinsichtlich Cockpit und Antriebstechnik, aber auch bei der guten Rostvorsorge und der höchstens durchschnittlichen Übersichtlichkeit gibt es praktisch keine Unterschiede zwischen den vier Geschwistern. Die tragen, nur bis Sommer 2019 angebotenen Basis-Saugmotoren sind selten, während das Gros der Antriebspalette aus dem 1,4-Liter-Turbo mit 140 PS (ab 2021 1,5-Liter mit 160 PS) sowie aus dem 1,6-Liter-Diesel mit 116 bzw. 136 PS besteht. Diese Motoren sind ebenso haltbar wie empfehlenswert. Dazu gibt es noch den emsigen Einliter-Dreizylinder, der zwar für Kurzstrecken ausreicht, aber keine großen Sparvorteile bringt. Kräftiger: der Plug-In-Benzinhybrid und schließlich der furioser zur Sache gehende 1,6-Liter-Turbo mit bis zu 204 PS (Ceed GT). Seit Sommer 2020 verfügen handgeschaltete Exemplare über eine elektronisch betätigte Kupplung, die jedoch ganz konventionell zu bedienen ist.

Wie schon beim Vorgänger gibt es für Gebrauchtkäufer keine großen Krisenherde zu prüfen. Im Gegenteil: Die leichte Rostneigung des JD ist dem CD fremd. In ganz seltenen Fällen kommt es beim Schaltgetriebe zu Schäden im Schaltmechanismus. Mögliche Reparaturen wären allerdings noch mindestens bis 2025 von der Herstellergarantie abgedeckt, die ansonsten höchst selten benötigt wird.

Andreas Jüngling



Das Cockpit ist großzügig geschnitten, bestens bedienbar und hübsch gemacht. Allein die Armlehne knarzt ab und zu



Die technisch beinahe identischen Geschwister heißen XCeed, Ceed SW und ProCeed. Letzterer fährt sportlich-straft

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Abgesehen von vereinzelt Steuerkettenproblemen beim Basis-Saugbenziner (unsauber verbaut) kennt kein Motor echte Krisenherde. Erlaubt ist, was gefällt, wobei die goldene Mitte (Benziner mit 140-160 PS) am häufigsten vorkommt. Diesel gern mit 136 PS.

	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDi
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	998	1353	1598
<b>Leistung</b>	88 (120) bei 1/min	103 (140) bei 6000	100 (136) bei 4000
<b>max. Drehm.</b>	171 Nm bei 1500	242 Nm bei 1500	280 Nm bei 1500
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1279/541	1333/487	1388/492
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	4325 x 1800 x 1442	4325 x 1800 x 1442	4310 x 1800 x 1442
<b>Gepäckraum</b>	395-1291 l/VDA	395-1291	395-1291
<b>Höchstgeschw.</b>	190	210	200

## Welches Modelljahr?

Eine Handvoll Diesel bis Ende 2018 muckten mit fehlerhaften Injektoren, die aber längst alle auf Kulanz getauscht sein sollten (prüfen!). Die gute Qualität erlaubt auch einen Kauf der frühen CD-Baujahre, zumal deren Garantie ja erst in zwei Jahren ausläuft.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Extras sind bei Kia Paketsache. Die Basis Attract und die Top-Linie Platinum sind am seltensten zu finden. Viele Neukäufer entschieden vernünftig und wählten die stets reichhaltig ausgestattete Mitte. Hier glänzt der Spirit mit serienmäßiger Fahrassistenz, die in vielen Edition 7 und Vision aber als Option an Bord ist.

## Was kostet er?

Qualität hat ihren Preis. Diesel unter 100 000 Kilometern beginnen bei 16 000 Euro, während der beliebte 1.4 T-GDI mit mindestens 16 500 Euro zu Buche schlägt. Ein gehobene Ausstattung und das Kombiheck kosten rund 2000 Euro mehr, XCeed und ProCeed liegen oft nochmals deutlich darüber.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDi	im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDi
2021	14 130,-	19 030,-	18 677,-	Steuer	60,-	98,-	170,-
2020	12 976,-	17 474,-	16 677,-	Haftpflicht	409,-	428,-	405,-
2019	11 596,-	15 612,-	14 744,-	Teilkasko	72,-	76,-	83,-
2018	-	14 537,-	13 656,-	Vollkasko	360,-	384,-	424,-
2017	-	-	-	Wartung	221,-	254,-	274,-
2016	-	-	-	l/100 km	4,9 S	5,7 S	3,9 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Ceed zeigt sich solide und unauffällig. Wo beim Vorgänger noch manchmal Probleme mit der Steuerkette auftraten, scheint die aktuelle Generation hier stark verbessert.

Kevin Heidrich

## Tests in diesen Ausgaben

1.4 T-GDI (Fahrbericht: 14/18, (SW) 25/18), ProCeed GT (FB: 6/19); 1.6 CRDi (Vergleichstest: 19/18, 22/18); Motorenvergl.: 8/19, XCeed Plug-In-Hyb. (FB 15/19, Ceed allgem. (Gebrauchtkäufer.: 5/23)

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Mazda 3

Dank agilem Handling, reizvollem Design, attraktiven Motoren und hoher Zuverlässigkeit ist der Mazda 3 eine gute Alternative zu den üblichen Kompakten.



**N**eben der für einen Kompaktwagen ansehnlichen Karosserie und einem bewusst agilen Handling zählen ein intelligenter Leichtbau, die umfangreiche Ausstattung sowie eine spezielle Motorentechnik zu den Spezialitäten des Japaners. Wie der Mazda 6 und die beliebten SUV wird auch der 3 der dritten Generation (ab Herbst 2013 bis Frühjahr 2019) von turbolosen Vierzylinder-Benzinern mit hoher Verdichtung angetrieben. Die Motoren mit 1,5 und zwei Litern Hubraum möchten zur flotten Fahrt gedreht werden – das erfordert Gewöhnung, bereitet aber durchaus Fahrspaß.

Durchweg empfehlenswert ist der 2,2 Liter große Turbodiesel mit Registeraufladung (150 PS, 380 Nm, Euro 6), der laufruhig arbeitet und mit kräftigem Antritt erfreut. Achten Sie bei allen Motoren auf das Schaltgetriebe. Es lockt zwar mit kurzen Wegen, erweist sich aber oft als hakelig. Ein Getriebeölwechsel kann eventuell helfen.

Zum schicken Auftritt des 4,47 Meter langen Viertürers passt das tendenziell straffe Fahrwerk, das eher der Fahrdynamik als dem Komfort zugutekommt. Auf schlechten Straßen kann es daher schon mal rumpeln, während die Lenkung direkt und präzise arbeitet, ohne mit Nervosität zu stören.

Die Insassen nehmen derweil auf hinreichend bequemen Sitzen Platz und dürften sich selten über Platzmangel beschweren. Selbst der Laderaum fällt mit 364 bis 1263 Litern standesgemäß groß aus. Mehr Volumen offeriert nur die 4,59 Meter lange Stufenheck-Variante (419 Liter), die sich in Deutschland aber schlecht verkaufte.

Nachteile des grundsätzlich gut ausgestatteten und leicht bedienbaren Fronttrieblers sind seine mäßige Übersicht und sein teils wenig hochwertiges Interieur. Feine Kunststoffe sind Mangelware, die A-Säule neigt zum Knarzen, und Lederlenkrad sowie Schaltsack weisen schnell Abnutzungsspuren auf. Erst die entsprechend teureren Facelift-Modelle (ab Februar 2017) treten hochwertiger auf. Rost findet sich übrigens nur noch selten am Unterboden – das war beim Mazda 3 auch mal anders. *Michael von Maydell*



**Das Cockpit ist übersichtlich, wirkt aber erst nach dem Facelift hochwertig. Die Benzinern kommen gut ohne Turbo aus**



**Die 2014 eingeführte Stufenheck-Limousine verfügt über einen größeren Kofferraum, ist aber selten anzutreffen**

## Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1,5-Liter-Basisbenziner mit 100 PS empfiehlt sich vor allem für überwiegenden Kurzstreckenbetrieb. Flotter und leichter zu finden ist der G 120. Das 165 PS starke Topmodell macht Laune, wurde aber selten verkauft. Tipp: der kultivierte Euro-6-Diesel.

	G 120	G 165	D 150
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1998	1998	2191
<b>Leistung</b>	88 (120)	121 (165)	110 (150)
bei 1/min	bei 6000	bei 6000	bei 4500
<b>max. Drehm.</b>	210 bei 4000	210 bei 4000	380 bei 1800
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1280/535	1305/510	1395/515
<b>Länge x Breite</b>	4470 x 1795	4470 x 1795	4470 x 1795
<b>x Höhe</b>	x 1465	x 1465	x 1465
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	364–1263	364–1263
<b>Höchstgeschw.</b>	195	210	210

## Welches Modelljahr?

Modellgepflegte Exemplare sind noch jünger und teurer, aber man kann getrost auch zu den frühen Modellen greifen. So vergrößert sich die Auswahl, denn der Mazda 3 ist in Deutschland vergleichsweise selten. Kaum im Handel vertreten sind die Stufenheck-Limousine (ab 2014) und der 150 PS starke Diesel. Das Nachfolge-Modell ist seit 2019 im Handel.

## Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Unter den vier Ausstattungslinien (Prime-Line, Center-Line, Exclusive-Line, Sports-Line) hat schon die zweite alles Wichtige an Bord. Xenon-Scheinwerfer oder Assistenzsysteme sind Teil von Zusatzpaketen.

## Was kostet er?

Ein gut ausgestatteter Sports-Line mit 120 PS starkem Benziner und 40 000 Kilometern auf dem Zähler steht für knapp 14 000 Euro beim Händler. Ein G 165-Benziner liegt rund 2 000 Euro darüber. Der Diesel mit 150 PS ist dagegen meist 1 000 Euro günstiger.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	G 120	G 165	D 150	im Jahr	G 120	G 165	D 150
2021	–	–	–	Steuer	88,–	120,–	233,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	494,–	561,–	571,–
2019	19 520,–	19 332,–	16 459,–	Teilkasko	131,–	157,–	133,–
2018	16 786,–	16 628,–	15 197,–	Vollkasko	424,–	509,–	526,–
2017	15 706,–	15 564,–	14 173,–	Wartung	229,–	251,–	274,–
2016	14 930,–	13 294,–	12 640,–	l/100 km	5,1 S	5,8 S	4,1 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise Quelle: Datenbank auto motor und sport

## Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Mazda 3 ist sehr wertstabil und zuverlässig. Schwächen zeigt er allenfalls darin, dass die Bremse an der Hinterachse fest wird und quietscht oder durch einzelne Funktionsfehler im Navigationssystem. *Jens Essmann*

## Tests in diesen Ausgaben

3 G 120 (Vergleichstest: 21/13, 22/13), 3 G 165 (Vergleichstest: 15/13, 8/14, 1/15), 3 D 150 (Vergleichstest: 22/15), alle 3-Modelle (Kaufberatung: 9/15, 5/17).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Mercedes A-Klasse

Die dritte Generation (ab Mitte 2012) ohne Sandwichboden ist deutlich zuverlässiger als ihr Vorgänger, aber nicht mehr so geräumig.

**E**s war ein radikaler Modellwechsel, als Mercedes im Herbst 2012 aus einem Van-artigen Kleinwagen ein sportlich flaches Kompaktmodell machte. Doch es hat sich gelohnt, denn die im Mai 2018 abgelöste dritte Generation war weitaus erfolgreicher als die beiden A-Klassen davor.

Wo Mercedes draufsteht, ist hier auch Mercedes drin. Während der Vorgänger im Dauertest von auto motor und sport über 100 000 Kilometer dreimal außerplanmäßig in die Werkstatt musste, legte der A 180 CDI von 2013 eine Null-Fehler-Bilanz hin. Die Materialanmutung des Kompaktwagens rangiert auf Klassenniveau.

Wenn man Kritik anbringen will, dann beim Komfort. Frühe Exemplare haben eine straffe Fahrwerksabstimmung erhalten,

doch seit Mitte 2013 wurden die komfortableren Dämpfer des CLA auch in der A-Klasse eingebaut. Darauf sollten Sie bei der Wahl achten. Ebenfalls kritikwürdig sind der beengte Einstieg in den Fond, die schlechte Rundumsicht sowie der Kofferraum, der in Normalstellung der Rückbank nur 341 Liter fasst (maximal: 1157 Liter). Auch die Beladung ist nicht einfach, denn das Gepäck muss zwischen den Rückleuchten eingefädelt werden, die hohe Ladekante stört zusätzlich. Viel mehr gibt es nicht zu beanstanden.

Das Konzept der dritten A-Klasse ging auf. Fahrer und Beifahrer finden ausreichend Platz auf bequemen Sitzen und profitieren von der leichten Bedienung. Wer überwiegend auf Kurzstrecken unterwegs ist, für den reicht der Benziner im A 160 mit

102 PS. Langstreckenfahrer greifen eher zum sparsamen A 180 d (ab 2015 mit der Abgasnorm Euro 6), dessen Leistungsentfaltung aber etwas zäh ist. Wer zügig unterwegs sein möchte, wählt den 211 PS starken A 250 mit Zweiliter-Vierzylinder.

Die großen Stärken der A-Klasse sind die agilen Fahreigenschaften, das hohe Maß an Fahrsicherheit, die Traktion, die nur geringe Neigung zum Untersteuern und die präzise, wengleich etwas leichtgängige Lenkung. Die Totwinkel- und Spurhalteassistenten arbeiten gut und unauffällig, der Notbremsassistent piepst jedoch schon fast übereifrig, ohne aber falsch einzugreifen. Ab 2015 gab es als Option den Collision Prevention Assist Plus mit Verkehrszeichenerkennung und autonomer Teilbremsung. *Henning Busse*

**Kofferraum** Das Gepäckabteil ist im Vergleich zu dem vieler Konkurrenten etwas klein und zudem nicht gut geschnitten. Das erschwert das Beladen des Autos, genau wie die hohe Ladekante



**Fahrwerk** Bei den ersten Modellen fiel die Fahrwerksabstimmung etwas zu straff aus. Mercedes reagierte und baute ab Mitte 2013 andere Dämpfer ein, was den Fahrkomfort spürbar verbesserte

**Übersicht** Mit dem Modellwechsel von der zweiten auf die dritte A-Klasse-Generation gingen sowohl die großen Scheiben wie die hohe Sitzposition verloren. Die Einparkhilfe ist somit ein wichtiges Extra



Das Cockpit der dritten A-Klasse zeigt einen Mix aus neuen und vertrauten Elementen

**Motoren** Auch bei der A-Klasse sollte man bezüglich Abgasnormen genau hinschauen. Den A 180 d mit Euro 6 gab es beispielsweise erst bei den späteren Exemplaren ab der Modellpflege im Herbst 2015



Schlecht: Der Kofferraum hat eine schmale und hohe Ladeöffnung. Gut: kultivierter und sparsamer 1,5-Liter-Diesel

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Selbst mit dem Einstiegsbenziner ist der Kompaktwagen ausreichend motorisiert. Dieselmotore sollten die Euro-6-Norm erfüllen, was den 1,5-Liter-Motor erst ab 2015 attraktiv macht. Die stärkeren Selbstzünder erfüllten bereits früher diese Abgasnorm.

	A 160	A 250	A 180 d
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1595	1991	1461
<b>Leistung</b>	75 (102)	155 (211)	80 (109)
bei 1/min	bei 4500	bei 5500	bei 4000
<b>max. Drehm.</b>	180 bei 1200	350 bei 1200	260 bei 1750
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1370/565	1395/565	1395/565
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	4299 x 1780 x 1433	4299 x 1780 x 1433	4299 x 1780 x 1433
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	341-1157	341-1157
<b>Höchstgeschw.</b>	190	240	190

### Welches Modelljahr?

Die bessere Qualität der dritten Generation war schon zum Produktionsstart Mitte 2012 spürbar. Allenfalls mit Kleinigkeiten fiel die neue A-Klasse auf: So kann es beim Panoramadach zu Klappergeräuschen kommen und sich Feuchtigkeit in den Scheinwerfern sammeln. Solche Marotten konnten aber nicht das positive Bild trüben, im Alltag ist das Auto ein zuverlässiger Partner. Das offenbarte auch der Dauertestwagen von 2013, der nach 100 000 Kilometern eine Null-Fehler-Bilanz aufwies. 2015 erfolgte ein Facelift mit besseren Assistenzsystemen, neuen Motoren und komfortablerer Fahrwerksabstimmung.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Serienausstattung bot schon das Nötigste wie eine Klima- und Audioanlage. Neben LED-Scheinwerfern statt des serienmäßigen Halogenlichts sollten heute bei Gebrauchtwagen auch Abstandssensoren und Rückfahrkamera für leichteres Einparken sowie das Sicherheitssystem Pre-Safe an Bord sein, weil es Unfallfolgen mildern kann.

### Was kostet er?

Mit Laufleistungen unter 50 000 km ist die dritte A-Generation kein Schnäppchen. Modelle von 2016 sind sowohl als Diesel wie auch als Benziner ab etwa 18 000 zu haben. Fahrzeuge mit Allradantrieb (4Matic) kosten mindestens 4000 Euro mehr als Fronttriebler.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	A 160	A 250	A 180 d	im Jahr	A 160	A 250	A 180 d
2021	-	-	-	Steuer	90,-	152,-	157,-
2020	-	-	-	Haftpflicht	465,-	445,-	523,-
2019	-	-	-	Teilkasko	85,-	126,-	92,-
2018	18 504,-	23 961,-	19 409,-	Vollkasko	378,-	498,-	428,-
2017	16 630,-	21 545,-	17 334,-	Wartung	261,-	286,-	298,-
2016	15 118,-	20 444,-	14 474,-	l/100 km	5,4 S	6,6 S	3,9 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise  
Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Die dritte A-Klasse-Generation lässt sich sehr dynamisch bewegen und zeigt sich auch in Sachen Mängel meist unauffällig. Zu achten lohnt sich auf die Motorschutzabdeckung unten, die überdurchschnittlich häufig bricht.

Peter Falkenhagen

### Tests in diesen Ausgaben

A 200 CDI (Fahrbericht: 15/12), A 180 (Vergleichstest: 3/15), A-Klasse (Gebrauchtwagen: 19/15), A 220 d (Vergleich: 20/15), A 180 CDI (Dauertest: 14/16), A 200 (Fahrbericht: 10/18).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Opel Astra

Mit diesem robusten Allrounder und seiner großen Modellvielfalt samt interessanten, bezahlbaren Technik-Features kann man als Käufer nicht viel falsch machen.

**A**uch nach seiner Ablösung kann man mit der von 2015 bis 2021 gebauten fünften Astra-Generation nicht viel falsch machen. Es gibt sie nur als Fünftürer und Kombi, während es den Vorgänger auch als Dreitürer GTC und als Stufenheck-Limousine gab. Zum VW-Golf-Killer reichte es dem kompakten Opel zwar nie, dennoch vereint er Solidität mit Zuverlässigkeit. Sämtliche Astra-Modelle bieten genug Platz für vier Personen, auch Ablagen gibt es ausreichend. Der gut nutzbare und variable Kofferraum fasst bei der Limousine 370 Liter, im Sports Tourer wuchs er beim letzten Modellwechsel sogar von 500 bis 1550 auf 540 bis 1630 Liter.

Neben den weitverbreiteten, haltbaren und sehr sparsamen Dieselmotoren mit 1,5 und 1,6 Litern Hubraum stehen inzwischen

die Benziner im Mittelpunkt. Ab dem Facelift 2019 bildete ein neuer, recht lafruhiger Dreizylinder (eine späte Opel-Eigenentwicklung) die Basis. Sehr gut funktioniert der 140 PS starke 1,4-Liter-Turbobenziner. Der 1,6-Liter bietet zwar mehr Leistung, braucht aber auch mehr Kraftstoff. So motorisiert gab es den Astra mit bis zu 200 PS.

Der Astra K zeichnet sich durch Solidität und saubere Verarbeitung aus, Klappergeräusche sind ebenso selten wie Rostbefall der Karosserie. Achtung gebührt der Zierrand an der C-Säule des Fünftürers. Sie kann am darunterliegenden Lack scheuern. Ansonsten ist Korrosion allein bei der Abgasanlage ein Thema. Hinzu kommen gelegentlich defekte ABS-Hydroaggregate oder trübe Kunststoff-Streuscheiben der Schein-

werfer. Ab und an gibt es Elektronikprobleme bei der Heizungsbedienung.

Obwohl nur mit Verbundlenker-Hinterachse ausgestattet, verbindet der Astra grundsätzlich ordentlichen Federungskomfort mit ansprechender Fahrdynamik. Adaptivdämpfer gab es nur beim Vorgänger des K-Modells, die dort in Verbindung mit dem Sportfahrwerk ziemlich straff arbeiten. Empfehlenswert sind neben der preiswerten Edition-Ausführung auch die gehobenen, besser geräuschgedämmten Varianten sowie die Optionssitze, die zum Teil das AGR-Gütesiegel tragen. Wer viel in der Dunkelheit unterwegs ist, sollte zudem nach Exemplaren mit den in dieser Fahrzeugklasse sonst kaum erhältlichen LED-Matrix-Scheinwerfern schauen.

*Jörn Thomas*

**Lichtsysteme** Schon der Vorgänger war eines der ersten Kompaktautos mit optionalem LED-Matrixlicht, das bei Fernlicht den Gegenverkehr nicht blendet. Auch im Astra K funktioniert es hervorragend



**Fahrwerk** Der Astra K gefällt mit ordentlichem Komfort. Die beim Vorgänger noch auf Wunsch erhältlichen Adaptivdämpfer wurden hier nicht mehr angeboten

**Sitze** Eine Top-Empfehlung nicht nur für Langstreckenfahrer: die Optionssitze mit AGR-Gütesiegel



**Ausstattung** Wer sich beim Neukauf das Innovationspaket gönnte, bekam den Astra K mit Assistenzsystemen für Spurhaltung und Verkehrszeichenerkennung



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



**Die robusten Turbomotoren bieten unauffälligen, soliden Vortrieb. Der Kofferraum hat eine hohe Ladekante**

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die 1,4-Liter-Turbobenziner (125-150 PS) sind stark und sparsam und deshalb erste Wahl. Der 1.2-Dreizylinder läuft sanfter als seine Vorgänger. Richtig gut sind auch die Diesel, die durchweg Euro 6 erfüllen. Empfehlung ist hier der 1.6 D mit 110 oder 136 PS.

	1.0 Turbo	1.4 Turbo	1.6 D
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	cm <sup>3</sup> 999	1399	1598
<b>Leistung</b>	kW (PS) 77 (105) bei 1/min bei 5500	110 (150) bei 5000	81 (110) bei 3500
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min 170 bei 1800	245 bei 2000	300 bei 1750
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	kg 1273/507	1278/542	1360/505
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	mm 4370 x 1809 x 1485	4370 x 1809 x 1485	4370 x 1809 x 1485
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA 370-1210	370-1210	370-1210
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h 195	215	195

<sup>1)</sup>Astra J; <sup>2)</sup>Astra K

### Welches Modelljahr?

Nun, da erste Exemplare des 2022 eingeführten Astra-Nachfolgers auf PSA-Plattform gebraucht zu haben sind, sinken allmählich die Preise für späte Astra K mit guter Ausstattung. Weil Fahrassistenz, Matrixlicht und Co. gut funktionieren, raten wir zum späten Exemplar ab dem Facelift 2019. Wer nur an günstiger Mobilität interessiert ist, kann dank der guten Haltbarkeit bedenkenlos zu frühen Modellen greifen.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Besonders empfehlenswert ist die Variante Edition, sie bietet alles Notwendige. Mit Innovation kommen Assistenten für Verkehrszeichenerkennung und Spurhaltung hinzu. Beim aktuellen Modell liefert die GS Line einen Hauch Dynamik. Navi-Pakete vervollständigen das Infotainment nach Wunsch. Überhaupt bot Opel eine Vielzahl von Ausstattungslinien und Paketen, die sich zum Teil auch kombinieren ließen.

### Was kostet er?

Basismodelle mit den schwächeren Motoren (Benzin und Diesel) beginnen schon bei rund 11 000 Euro. Dank des sehr großen Angebotes finden sich hier sogar Exemplare mit deutlich weniger als 100 000 Kilometern. Um 15 000 Euro beginnen freie Motorauswahl und die Angebotsvielfalt mit gehobener Ausstattung. Bis 18 500 finden sich erstklassige Exemplare mit sehr niedriger Laufleistung.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 T	1.4 T	1.6 D	im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 D
2021	-	-	-	Steuer	34,-	94,-	156,-
2020	-	-	-	Haftpflicht	540,-	426,-	476,-
2019	14 904,-	15 512,-	14 183,-	Teilkasko	94,-	98,-	116,-
2018	13 600,-	14 400,-	13 128,-	Vollkasko	435,-	456,-	514,-
2017	12 711,-	13 555,-	11 179,-	Wartung	214,-	244,-	259,-
2016	11 483,-	12 343,-	9 925,-	/100 km	4,4 S	5,5 S	3,7 D

Quelle: DAT; \*Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Die letzte Astra-Baureihe ist in der Kompaktklasse nicht umsonst so beliebt wie ihre Vorgänger. Käufer sollten vor allem beim 1,6-Liter-Diesel genau hinhören. Kettengeräusche sind hier nicht selten.  
*Björn Buhrmann*

### Tests in diesen Ausgaben

Astra 1.0 DI Turbo (Test 21/15, Vergleichstest 1/16), Astra 1.4 DI Turbo Sports Tourer (Vergleichstest 5/16), Astra Sports Tourer 1.6 BiTurbo CDTI (Vergleichstest 9/16), Astra 1.2 DI Turbo (Vergleichstest 23/19).  
**Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)**

# Peugeot 308

Die zweite Generation des Golf-Rivalen setzt auf Individualität und ein gutes Platzangebot. Zudem ist sie ein seltener Gast in der Werkstatt.

**D**er 308 lief von Ende 2013 bis 2021 in der zweiten Generation vom Band. Trotz der beibehaltenen Modellbezeichnung bekam er eine damals komplett neue Plattform spendiert (EMP2), die seither auch unter zahlreichen anderen Modellen des Stellantis-Konzerns steckt. Während die Designlinie des Vorgängers noch erkennbar ist, wirkt 308 Nummer zwei dynamischer und bietet trotz etwas geringerer Abmessungen gleich viel Innenraum.

Neben dem früher beliebten Zweitürer entfiel 2013 auch das Coupé-Cabrio CC mit Blechklappdach, und anders als der bis zu siebensitzige Vorgänger ist der Kombi SW (ab Mai 2014) ein reiner Fünfsitzer. Durch sein Plus an Länge und Radstand wachsen aber gegenüber der Limousine der Innen- und der

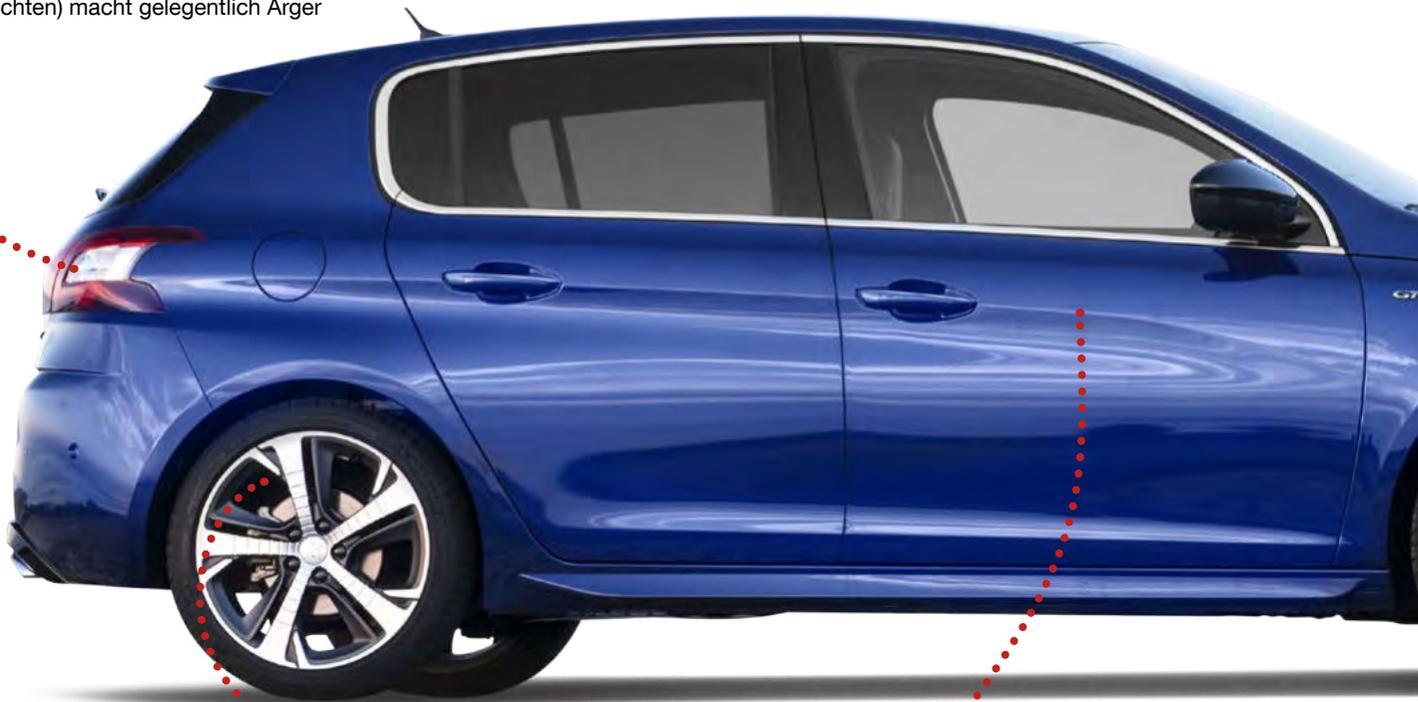
Kofferraum – letzterer von 420 bis 1228 Liter auf beachtliche 610 bis 1660 Liter.

Bei den Benzinern reichte die Palette vom Dreizylinder-Sauger mit 82 PS bis zum Vierzylinder-Turbo mit 156 PS und dem GTi mit 270 PS. Diesel gab's mit 1,6 (92 bis 120 PS) und zwei Litern Hubraum (150 bis 181 PS). Alle Diesel mit „Blue“ in der Modellbezeichnung schaffen die Euro-6-Norm. Sie sind letztlich die erste Wahl im 308, da sie kaum Probleme bereiten. Der 1,6er-Benziner kann aufgrund von Steuerkettenproblemen zur Kostenfalle werden, während die Dreizylinder peinlich genau mit der korrekten Ölspezifikation versorgt werden müssen, damit der im Öl laufende Zahnriemen nicht angelöst wird, woraufhin dessen Partikel Öl- und Vakuumpumpe verstopfen können.

Man merkt diesem 308 heute noch an, dass Peugeot mit ihm einen echten Neuanfang wagte. Das spezielle Cockpit-Layout mit hochgesetztem Kombi-Instrument und die Touchscreen-lastige Bedienung werden durch ordentliche Materialien und eine saubere Verarbeitung abgefedert. Hartplastik gibt es vor allem im unteren Bereich.

Sechs Airbags und ESP gehörten von Anfang an zur Serienausstattung, darüber hinaus zunächst nur ein schmales Angebot an Assistenzsystemen. Bei Euro-NCAP gab es 2013 fünf Sterne. Mit dem Facelift 2017 kamen weitere Sicherheits-Extras von 3008 und 5008 hinzu. Tipp für Komfort-Fans: Die 18-Zoll-Alus mit Niederquerschnittsreifen sehen schick aus, rauben dem 308 aber viel Sanftheit beim Abrollen. *Stefan Cerchez*

**Zuverlässigkeit** Während der erste 308 mit vielen Rückrufen zu kämpfen hatte, ist die zweite Generation hier unauffällig. Lediglich die Beleuchtung (Abblendlicht, Rückleuchten) macht gelegentlich Ärger



**Fahrwerk** Federung und Lenkung sind meist ohne Auffälligkeiten. Aber: keine Sensoren für Bremsbeläge, also unbedingt Verschleiß prüfen! Und die Lagerung der Aufhängung kann mit Geräuschen auffallen

**Karosserie** Gute, im Kombi großzügige Platzverhältnisse für Insassen und Gepäck. HDi-Diesel vor dem Facelift mit ungünstig im Kofferraum platziertem AdBlue-Stutzen, erst ab 2017 Zugang unter der Tankklappe



**Aufgeräumtes Cockpit mit kleinem Lenkrad und hochgesetztem Kombi-Instrument. Ansprechender Materialmix**

**Antrieb** Breites Angebot mit zahlreichen Varianten, die schon früh die Euro-6-Norm erfüllten, darunter die Benziner PureTech 110 und 130 sowie die BlueHDi-Diesel, die stets über einen SCR-Kat verfügen



**Kombi SW mit großem, glattflächigem Kofferraum (610–1660 Liter). Lehnen fernentriegelbar, schmale Durchlademöglichkeit**

**Welcher Motor ist empfehlenswert?**

Die Benziner mit 110 und 130 PS erfüllen (wie GT/ GTi) stets die Euro-6-Norm; bei den Dieseln bieten sich die kräftigen, aber genügsamen BlueHDi 120 und 150 an, die dank SCR-Abgasreinigung schon seit ihrer Einführung 2014 Euro 6 erfüllen.

	PureTech 130	BlueHDi 120	BlueHDi 150
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	cm <sup>3</sup> 1199	1560	1997
<b>Leistung</b>	kW (PS) 96 (130)	88 (120)	110 (150)
	bei 1/min bei 5500	bei 3500	bei 4000
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min 230 bei 1750	300 bei 1750	370 bei 2000
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	kg 1370/380	1255/555	1365/505
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	mm 4253 x 1804 x 1457	4253 x 1804 x 1457	4253 x 1804 x 1457
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA 420–1228	420–1228	420–1228
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h 207	189	213

**Welches Modelljahr?**

Wer von Fahrverboten oder Umweltzonen betroffen ist, sollte die Diesel HDi 92 und e-HDi 115 (bis 2015) meiden – sie erfüllen nur Euro 5. Das Facelift 2017 brachte neben optischen Änderungen, serienmäßigem LED-Tagfahrlicht und einem sensibleren Touchscreen vor allem neue Assistenzsysteme. Außerdem verfügen die Dreizylinder-Benziner seither über einen Partikelfilter, bei den Dieselmotoren steckt die Ad-blue-Einfüllöffnung nun hinterm Tankdeckel.

**Welche Ausstattung ist sinnvoll?**

Vier Türen, Tempomat, Audio- und Klimaanlage sind beim 308 bereits in der Basis Access an Bord. Ab dem Niveau Active ist der 9,7-Zoll-Touchscreen als zentrales Anzeige- und Bedienelement dabei, ebenso eine Zweizonen-Klimaautomatik und Parksensoren hinten. Ab Jahrgang 2017 lohnt die Suche nach Exemplaren mit Assistenzsystemen.

**Was kostet er?**

Die Preise für den 308 II beginnen bei 8000 Euro für frühe Fünftürer mit Basisbenziner bis 100 000 Kilometer; der Kombi SW liegt einige Hunderter darüber. Ein 2019er-Baujahr mit dem lebendigen 130-PS-Dreizylinder-Benziner (Puretech 130) und maximal 50 000 Kilometern auf dem Zähler schlägt mit mindestens 14 000 Euro zu Buche. Die sparsamen Dieselvarianten mit Euro 6 und etwa 90 000 Kilometern Laufleistung gibt es in gutem Zustand ab rund 12 500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 130	HDI 120	HDI 150	im Jahr	PT 130	HDI 120	HDI 150
2021	18 554,-	–	–	Steuer	48,-	158,-	204,-
2020	16 397,-	–	–	Haftpflicht	481,-	493,-	507,-
2019	14 445,-	–	–	Teilkasko	88,-	113,-	192,-
2018	13 100,-	15 668,-	16 940,-	Vollkasko	429,-	452,-	486,-
2017	11 483,-	13 827,-	15 215,-	Wartung	221,-	262,-	287,-
2016	–	10 788,-	12 454,-	l/100 km	4,6 S	3,8 D	3,9 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise Quelle: Datenbank auto motor und sport

**Was sagen die DEKRA-Experten?**



Der 308 der zweiten Generation ist ein im Wesentlichen verlässlicher Kompakter. Genauer hinschauen sollte man in Sachen Ölverlust – hier werden einige Exemplare auffällig.

*Michael Materla*

**Tests in diesen Ausgaben**

308 e-HDi 115 (Vergleichstest: 23/14), 308 125 THP (VT: 9/13 und 21/13), 308 BlueHDi 120 (Kurztest: 13/14, VT: 2/16 und 8/16), 308 SW BlueHDi 150 (Dauerstest: 23/17) 308 allgem. (Kaufberatung 8/23). Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Renault Mégane

Die vierte Generation des Mégane führt die Kompakwagen-Tradition bei Renault fort. Gebraucht gilt der Franzose als zuverlässig, ist aber nicht mängelfrei.

**S**eit 2016 ist die aktuelle Generation des kompakten Mégane auf dem Markt. Er setzt jene Tradition fort, die Renault Mitte der 1970er-Jahre mit dem R14 begründete und dann unter anderem mit dem R19 fortsetzte, der hierzulande wesentlichen Anteil am großen Erfolg der Marke in den 90ern hatte. Obwohl später Qualitätsprobleme und erstarkte Konkurrenten Renault unter Druck setzten, verstanden es die Franzosen, ihr Kompaktmodell entweder durch stilistische oder technische Besonderheiten in der Golf-Klasse im Gespräch zu halten.

So auch bei Generation IV, die als Novum unter anderem mit dem Infotainment- und Bediensystem namens R-Link aufwartete. Es basiert auf einem Touchscreen im Quer- oder Hochformat, der verschiedene Funktions-

und Bedienebenen auf sich vereint. Doch vor allem die größere Hochkant-Variante erntete in unseren Tests häufig Kritik für ihr träges Ansprechen und die unübersichtliche Menüführung. Sollten Sie bei Gebrauchtwagen die Wahl haben, empfehlen wir Modelle mit dem kleineren Sieben-Zoll-Display im Querformat – und ganz grundsätzlich ein Update auf den neuesten Software-Stand.

Das Motorenangebot des Mégane IV (alle erfüllen Euro 6b oder besser) reichte bei den Benzinern ursprünglich von 100 bis 205 PS (GT); ab 2018 ergänzten die 280 PS (später 300 PS) starken Sportversionen R.S. und R.S. Trophy das Angebot. Das Selbstzünder-Portfolio umfasste zunächst vier dCi-Aggregate mit 90 bis 163 PS, von denen 2018 nur noch zwei Blue dCi (115/150 PS) mit SCR-Katalysator

übrig blieben. Als Alternative zum serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe stehen für die stärkeren Motoren auch Sechs- und Siebengang-Doppelkuppler (EDC) zur Wahl.

Während Mégane Nummer vier bislang von modellspezifischen Auffälligkeiten verschont blieb, berichten einige Besitzer von Mängeln wie Ölverlust am Steuerkettengehäuse (Benziner und Diesel) oder Fahrwerksgeräuschen, etwa durch defekte Koppelstangen. Bei der Hauptuntersuchung fallen zudem gelegentlich defekte hintere Stoßdämpfer auf. Tipp: Auch bei jüngeren Modellen auf den Zustand der Bremsanlage achten – ein Austausch der einschlägigen Komponenten kann deutlich teurer kommen als gedacht, weil Scheiben und Radlager beim Mégane eine Einheit bilden.

*Stefan Cercez*

**Motoren** Alle Antriebe erfüllen mindestens die Abgasnorm Euro 6b, ab Herbst 2018 stellte Renault auf Euro 6d-Temp um; die Benziner erhielten Partikelfilter (GPF), die Dieselmotoren SCR-Katalysatoren (Blue dCi)



**Fahrwerk** Der Mégane IV ist diesseits der sportlichen GT/RS-Modelle komfortabel ausgelegt, die Lenkung wirkt weniger gefühllos als bei den Vorgängern, jedoch immer noch recht indirekt

**Innenraum** Vier Personen kommen komfortabel unter, nur für Großgewachsene werden Knie- und Kopfraum hinten knapp. Bequeme Seriensitze und meist gute Ausstattung kennzeichnen den Mégane



Interieur mit teildigitalen Anzeigen und Touch-Bedienung. Sowohl Serien- als auch Optionssitze (Bild) überzeugen

**Karosserie** Neben dem kompakten Viertürer ergänzt der 27 cm längere Kombi Grandtour (r.) das Programm. Beiden gemeinsam: flache, aber tiefe Ladekante und suboptimale Sicht nach schräg hinten



Das große R-Link-Infotainment schwächelt bei der Bedienung; mittlerer Benziner (TCe 130/140) als Allround-Tipp

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bereits der kultivierte Basisbenziner mit 115 PS (ab 2018) hat ausreichend Kraft; für den Kombi empfehlen wir die Variante mit 140 PS. Die Diesel lassen sich sehr sparsam bewegen, sind aber weniger kultiviert.

	TCe 115 GPF	TCe 140 GPF	Blue dCi 115
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1332	1332	1461
<b>Leistung</b>	84 (114)	103 (140)	85 (115)
bei 1/min	4500	4500	3750
<b>max. Drehm.</b>	220 bei 1500	240 bei 1600	260 bei 2000
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1306/493	1289/495	1391/492
<b>Länge x Breite</b>	4359 x 1814	4359 x 1814	4359 x 1814
<b>x Höhe</b>	x 1438	x 1438	x 1438
<b>Gepäckraum</b>	402-1247	402-1247	335-1180
<b>Höchstgeschw.</b>	190	205	190

### Welches Modelljahr?

In der Modellgeschichte des Mégane IV ist vor allem das Jahr 2018 wichtig; ab dann stellte Renault die Motorenpalette sukzessive auf die Abgasnorm Euro 6d-Temp um. Der ursprüngliche Einstiegsmotor mit 1,2 Litern Hubraum entfiel und wurde durch den TCe mit 115 PS ersetzt, der allerdings erst ab Produktion im August mit einem Partikelfilter ausgestattet war.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Life kommt recht schlicht daher und ist nicht mit allen Optionen verfügbar. Die teureren GT-Line und Bose Edition sind ab Werk am üppigsten ausgestattet und häufig auch mit zusätzlichen Fahrassistenz-Extras gekoppelt. Preis-Leistungs-Tipp – vor allem in Verbindung mit dem Deluxe-Paket inklusive Klimaautomatik, Navigation und Sitzheizung – ist die Ausstattungsversion Limited.

### Was kostet er?

Limousinen ab Baujahr 2018 mit Basisbenziner bis 80000 Kilometer Laufleistung gibt es vom Händler ab etwa 12000 Euro, mit etwas Glück erwirbt man dafür auch einen Kombi. Die stärkeren TCe-Varianten sind ebenfalls in größerer Zahl auf dem Markt und starten bei rund 14000 Euro; einen 2020er Grandtour als Limited mit 140 PS gibt es ab etwa 16000 Euro. Plug-in-Modelle von 2020 gibt es ab 24000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	TCe 115	TCe 140	dCi 115	im Jahr	TCe 115	TCe140	dCi 115
2021	17139,-	19994,-	17687,-	Steuer	78,-	84,-	157,-
2020	15195,-	18877,-	15751,-	Haftpflicht	602,-	550,-	578,-
2019	13416,-	17538,-	13281,-	Teilkasko	100,-	95,-	121,-
2018	12722,-	15702,-	11713,-	Vollkasko	413,-	436,-	506,-
2017	-	-	-	Wartung	240,-	255,-	265,-
2016	-	-	-	l/100 km	5,3 S	5,4 S	3,9 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Sportlich und komfortabel mit vielseitigen Möglichkeiten zur Personalisierung. Die Stoßdämpfer an der Hinterachse machen öfter Ärger. Software-Probleme am Multimedia-System lassen sich meist durch ein Update beheben.

Daniel Kilgus

### Tests in diesen Ausgaben

Mégane dCi 130 (Vergleichstest: 8/16), Mégane TCe 130 (Vergleichstest: 14/18), Mégane Grandtour TCe 140 (Vergleichstest: 8/19), Mégane R.S. Trophy (Vergleichstest: 25/19).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

# Seat Leon

Besonders als familienfreundlicher Kombi ist der sportive Leon eine empfehlenswerte Alternative zum deutlich teureren Golf. Auch die Qualität überzeugt.

**D**ie aktuelle Leon-Generation feierte 2020 zusammen mit dem Golf VIII Premiere, im Gebrauchtmrkt sind diese jungen Modelle zunehmend vertreten. Interessanter sind allerdings noch die Leon-Modelle ab 2012, die sich mit den Konzernbrüdern Audi A3, Skoda Octavia und VW Golf VII Volkswagens MQB-Plattform teilen. 2013 kamen zum Schrägheck-Viertürer der Zweitürer SC und der Kombi ST hinzu.

Mit quirligem Fahrverhalten, hoher Lenkpräzision und standfesten Bremsen setzt der recht straff, dennoch sehr harmonisch gefederte Leon eher auf sportive Fahrdynamik als auf bestmöglichen Abrollkomfort. In den ersten Modelljahren umfasste das Motorenangebot ausschließlich aufgeladene Benziner und Diesel von 86 bis 184 PS,

die mindestens die Abgasnorm Euro 5 erreichen. Seit Mai 2014 erfüllen die TSI-Benziner mit 90 bis 180 PS die Euro-6-Norm, ab Mai 2015 auch die Diesel mit 110 und 150 PS. Schon mit dem 1.2 TSI (105/110 PS) und dem 1.4 TSI (122 bis 150 PS) ist der Seat gut motorisiert, der 2.0 TDI bietet mehr Durchzugskraft bei niedrigerem Verbrauch.

Bei den frühen TSI-Motoren kann allerdings die Steuerkette Probleme bereiten, bei Rasselgeräuschen sollte schnellstmöglich fachlicher Rat eingeholt werden. Auch das gewöhnlich schnell und sanft schaltende Doppelkupplungsgetriebe DSG, das alternativ zur Fünf- oder Sechsgang-Handschaltung gegen Aufpreis angeboten wird, lässt bisweilen durch harte, unmotiviertere Schaltvorgänge einen gewissen Verschleiß erkennen.

Ein Ruckeln beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang fiel den DEKRA-Fachleuten ebenfalls häufiger auf. Abgesehen von den bei höheren Kilometerleistungen gerne etwas abgewetzten Seitenwangen der sportlichen FR-Sitze – ein oft nur optisches Problem – gehört der Leon zu den soliden, zuverlässigen Vertretern seiner Klasse mit hoher Karosseriesteifigkeit und sehr ordentlicher Qualität.

Selten sind verschlissene Bremsen, falsch eingestellte Scheinwerfer oder ölfeuchte Motoren festzustellen, doch selbst mit höheren Laufleistungen gibt es kaum Auffälligkeiten oder Mängelschwerpunkte. Zudem dürfen sich Gebrauchtkäufer über moderate Preise und ein großes Angebot freuen, sollten aber stets auf die Erledigung diverser Rückrufe achten.

*Thiemo Fleck*



**Fahrwerk** Das sportlich-straffe Fahrwerk verleiht dem Leon – mit Abstrichen im Komfort – ein direktes, dynamisches Handling. Angenehm fährt es sich mit der optionalen Dämpferregelung DCC

**Innenraum** Die Sitze überzeugen auch nach Jahren noch mit gutem Seitenhalt. Verarbeitung und Materialien sind hochwertig



**Die Kombi-Version Leon ST bietet neben dem großen Stauraum (487 bis 1470 Liter) auch genug Platz für die Familie**

### Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der kleine TSI-Benziner mit seinen 110 PS bietet flotte Fahrleistungen und reicht für die täglichen Erledigungen. Auch der 2.0 TDI ist beliebt und häufig anzutreffen, Euro-5-Versionen der Dieselantriebe können allerdings von Fahrverboten betroffen sein.

	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	1197	1395	1968
<b>Leistung</b>	81 (110)	92 (125)	110 (150)
bei 1/min	bei 4500	bei 5000	bei 3500
<b>max. Drehm.</b>	175 bei 1400	200 bei 1400	340 bei 1750
<b>Leergewicht/Zuladung</b>	1198/502	1233/537	1305/515
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	4263 x 1816 x 1459	4263 x 1816 x 1459	4263 x 1816 x 1459
<b>Gepäckraum</b>	I/VDA 380-1210	380-1210	380-1210
<b>Höchstgeschw.</b>	194	203	215

### Welches Modelljahr?

Bei regelmäßiger Wartung in der Markenwerkstatt ist der Leon ein verlässlicher Partner, Anlaufprobleme gab es nicht. Allerdings hatten die kleinen Benziner anfangs Probleme mit der Steuerkette, und erst ab Mai 2015 erfüllen die TDI-Motoren Euro 6. Das Facelift Ende 2016 brachte lediglich optische Retuschen.

### Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ab der Linie Reference ist im Leon wichtiges und sicherheitsrelevantes Zubehör bereits serienmäßig an Bord. Dazu gehören unter anderem sieben Airbags und das Isofix-System zum sicheren und schnellen Befestigen von Kindersitzen. Bei jüngeren Modellen sorgt sogar ein City-Notbremsassistent für noch mehr Sicherheit. Um Komfort kümmern sich – ebenso serienmäßig – die elektrischen Fensterheber vorn sowie Klimaanlage und Multimedia-System.

### Was kostet er?

Rund fünf Jahre alte Seat Leon in Basisausstattung und mit weniger als 50 000 Kilometern auf dem Zähler sind bereits ab rund 14 000 Euro zu haben. Dann sind allerdings die kleineren, aber sehr sparsamen Benzinmotoren an Bord. Wer nach den noch knauserigeren Euro-6-Diesel-Varianten schielt, sollte aktuell bis zu 3000 Euro mehr einplanen. Mit etwas Glück findet man zum gleichen Preis sogar einen Kombi. Das aktuelle Modell (ab 2020) startet bei 19 500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
2021	–	–	–	Steuer	62,–	78,–	224,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	469,–	434,–	477,–
2019	–	–	–	Teilkasko	69,–	91,–	100,–
2018	13 988,–	15 037,–	14 992,–	Vollkasko	312,–	357,–	418,–
2017	12 499,–	14 067,–	13 383,–	Wartung	224,–	244,–	272,–
2016	10 860,–	12 223,–	12 123,–	/100 km	4,9 S	5,2 S	4,4 D

Quelle: DAT; \*Händlerverkaufspreise

### Was sagen die DEKRA-Experten?



Solider Kompakter, in der ST-Variante auch familientauglich. Aber: Achten Sie darauf, ob der Rückruf betreffend die Kindersicherung an den hinteren Türen erledigt ist.  
*Kevin Heidrich*

### Tests in diesen Ausgaben

Leon 1.4 TSI (Vergleichstest: 26/12), Leon 2.0 TDI (Vergleichstest: 8/16), Leon Cupra 280 (Vergleichstest: 25/15), Leon ST 1.4 TSI ACT (Vergleichstest: 17/17), Leon 1.0 TSI (Vergleichstest: 10/18).

Weitere Tests unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

**Getriebe** Bei Gebrauchten mit höherer Laufleistung ist die manuelle Fünf- oder Sechsgang-Variante eine gute Wahl. Das alternative DSG-Getriebe ist zwar komfortabel, aber anfälliger und wartungsintensiver



**Motor** Die 1.2- und 1.4-TSI-Motoren der ersten Modelljahre hatten Probleme mit den Steuerketten. Die sollten beim Gebrauchten per Nachrüstaktion behoben sein. Auf klackernde Geräusche achten



**Der Kompakte mit klarem Cockpit sowie Kofferraum mit geteilt klappbarer Bank und 380 bis 1210 Litern Ladevolumen**