

Skoda Octavia

Der Tscheche ist eines der beliebtesten Importautos hierzulande. Er überzeugt mit ausgewogenem Charakter und großzügigem Raumangebot.

Kaum ein Importauto begeistert die Deutschen so sehr wie der Octavia, der große, fast 4,70 Meter lange Kompakte von Skoda. Die dritte Generation, die wir hier vorstellen, wurde von 2013 bis Ende 2019 gebaut. Sie basierte auf dem Modularen Querbaukasten des VW-Konzerns, wodurch sie etwa 50 Kilogramm Gewicht abspeckte. Das Facelift Anfang 2017 brachte vor allem modifizierte Motoren und Multimedia-Systeme.

Das Benziner-Portfolio besteht aus aufgeladenen Drei- und Vierzylindern mit Direkteinspritzung. Die Diesel 1.6 TDI und 2.0 TDI sind kräftige Vierzylinder, und die sparsame Erdgasversion 1.4 TSI G-TEC rundet die Palette ab. 2014/15 stellte Skoda die Motoren auf die Abgasnorm Euro 6 um.

Als Gebrauchtwagen spielt die Schräghecklimousine mit der großen Klappe nur eine Statistenrolle. Hauptdarsteller ist der Kombi, von dem es ab 2014 auch eine höhergelegte Version namens Scout gab. Die RS-Modelle hingegen sind ein Fall für Sportfreunde – der Top-Benziner hat 245 PS und eine mechanische Sperre an der Vorderachse. Frontantrieb ist in der Baureihe Standard, für einige Motorisierungen und für die Scout-Modelle gab es Allradantrieb.

In allen Varianten besticht der Octavia mit einem sehr großzügigen Raumangebot, langstreckentauglichen Sitzen, unproblematischer Bedienung und ausgewogenem Fahrwerk. Typisch Skoda sind praktische Lösungen wie der Eiskratzer im Tankdeckel oder die vielen Helfer zur Gepäcksicherung.

Hat der Tscheche auch Schwächen? Natürlich, aber sie lassen sich leicht überblicken. Beim 1.6 TDI setzt sich das Ventil der Abgasrückführung mit der Zeit zu, bei frühen 1.2 TSI riss vereinzelt der Zahnriemen (Wechselintervall: 210 000 km). Weitere Probleme im Antriebsbereich sind Ölverlust am Kurbelwellen-Simmerring des 2.0 TDI und defekte Wasserpumpen.

Speziell bei den kleineren Octavia-Motorisierungen bis 250 Nm Drehmoment ist das Doppelkupplungsgetriebe verschleißanfällig. Autos aus dem Dezember 2017 wurden wegen Problemen am hinteren Radträger zurückgerufen. Und auch beim Infotainment kann's Ärger geben, und zwar beim Canton-Soundsystem und beim Navigationssystem "Columbus".

Philipp Körner

Karosserie Vereinzelt arbeitet die Tankdeckelverriegelung nicht korrekt, und teils tritt Korrosion an der Heckklappe auf. Bei Passgenauigkeit und Verarbeitung ist der Octavia sonst zufriedenstellend



Fahrwerk Aufgrund meist hoher Laufleistungen machen Federn und Dämpfung sowie die Bremsen manchmal Probleme beim Octavia. Die vorn montierten Stoßdämpfer neigen zudem zur Ölfeuchtigkeit

Türschlösser Probleme mit der Kindersicherung führten zu einem Rückruf; betroffen waren Autos von November 2015 bis April 2016. Bei jedem Octavia scheuern die Türdichtungen gern durch



Die Fließheck-Limousine ist am Markt sehr selten zu finden, obwohl auch sie viel Platz und eine große Heckklappe hat

Getriebe Das DSG-Getriebe neigt mit der Zeit zum Ruckeln. Auch beim manuellen Schaltgetriebe kann die Kupplung früh verschleiben. Beim Allradantrieb sind regelmäßige Ölwechsel nötig – Wartungshistorie prüfen!



Die dritte Generation des Octavia Combi bietet ein üppiges Kofferraumvolumen von bis zu 1740 Litern

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Kräftig, lauffrig, sparsam: Wer oft lange Strecken abspult, ist mit dem 2.0 TDI mit 150 PS gut bedient; seit 2015 erfüllt der Diesel die Euro-6-Norm. Die kleinen TSI-Benziner haben weniger Dampf, sind aber ebenfalls wirtschaftlich und zudem sehr kultiviert.

Kombi	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1395	1968
Leistung	81 (110)	103 (150)	110 (150)
bei 1/min	bei 4500	bei 4500	bei 3500
max. Drehm.	175 bei 1400	250 bei 1500	320 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1252/570	1272/570	1347/570
Länge x Breite x Höhe	4659 x 1814 x 1465	4659 x 1814 x 1465	4659 x 1814 x 1465
Gepäckraum	I/VDA 610–1740	610–1740	610–1740
Höchstgeschw.	193	212	216

Welches Modelljahr?

Motorseitig hat der Octavia eine weiße Weste: Die Euro-5-Schummel-Diesel (Baureihe EA 189) und die kleinen Benziner mit den labilen Steuerketten (EA 111) kamen bei ihm nicht mehr zum Einsatz. 2014/15 erfolgte die Umstellung auf Euro 6, 2018 jene auf Euro 6d-Temp. Das Facelift Anfang 2017 brachte das Vieraugen-Gesicht. Innen gab es ein modernisiertes Cockpit, das in der Topversion mit einem 9,2 Zoll großen Infotainment-Screen aufwartet.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Viele Octavia-Käufer gönnten sich einen stärkeren Motor und diverse angenehme Extras. Das führt zu einem breiten Angebot an gut ausgestatteten Gebrauchten – etwa mit adaptivem Tempomat, Bi-Xenon-Scheinwerfern oder schlüssellosem Zugang. Die Ausstattungslinie Ambition kann als sinnvolle Basis und Referenz gelten.

Was kostet er?

Ein Octavia Combi (das "C" ist Skoda-Schreibweise) der dritten Generation mit weniger als 90 000 Kilometern Laufleistung ist unter 11 500 Euro kaum zu bekommen. Limousinen sind selten, aber 1000 Euro günstiger. Am Ladevolumen sollte der Kauf nicht scheitern: Die Limo bietet satte 1580 Liter Gepäckraum, der Kombi gerade mal 160 Liter mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
2021	–	–	–	Steuer	60,–	80,–	212,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	488,–	503,–	496,–
2019	–	–	16 251,–	Teilkasko	62,–	67,–	62,–
2018	–	12 878,–	13 683,–	Vollkasko	306,–	357,–	399,–
2017	10 898,–	11 930,–	11 429,–	Wartung	243,–	269,–	281,–
2016	9280,–	9860,–	–	I/100 km	4,8 S	5,3 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Preis und Leistung stehen beim Octavia in einem guten Verhältnis. Verarbeitung und Lackschichtdicke sind nicht wie bei Audi und VW. Die vorderen Stoßdämpfer neigen zur Ölfeuchtigkeit. Häufige Abstürze in Sachen Multimedia lassen sich per Software-Update beheben.

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

Octavia Combi RS 2.0 TSI (Vergleichstest: 22/13), Octavia Combi 1.4 TSI (Vergleichstest: 11/14), Octavia Scout 2.0 TDI 4x4 (Dauertest: 2/17), Octavia Combi 1.5 TSI (Vergleichstest: 3/18).

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

Skoda Rapid

Zwischen Fabia und Octavia positioniert, wurde der Rapid von 2012 bis zur Einführung des Scala im Jahr 2019 als geräumige und günstige Golf-Alternative gebaut.

Die Idee für den Rapid war, nicht einfach ein Modell zwischen Fabia und Octavia zu positionieren, sondern gleichzeitig Verkaufspreise am unteren Ende der Kompaktklasse zu erreichen. Kurz gesagt: Viel Auto für möglichst wenig Geld.

Die recht niedrigen Preise erreicht Skoda unter anderem über einfache, jedoch nicht billig wirkende Materialien; auch ist die Lackschicht dünner als bei VW. Zudem ist der Rapid mit dem Seat Toledo der vierten Generation weitestgehend baugleich – ein kostensparender Synergieeffekt. Trotz der moderaten Preise bekam der Rapid 2012 fünf Sterne im Euro-NCAP-Crashtest.

Anders als etwa in den USA müssen sich günstige Fahrzeuge auf der restlichen Welt meist mit bescheidenen Motorleistungen

begnügen. So auch der Rapid, denn ein 1,4-Liter-Benziner mit 125 PS und ein 1,6-Liter-Diesel mit 115 PS sind hier das Maximum. Die meisten Exemplare haben jedoch den 1,2-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 90 oder 110 PS (anfangs 86 und 105 PS) unter der Haube, dessen Steuerkette bis 2015, wie in anderen Konzernmodellen, öfter Probleme macht.

In den Onlinebörsen überwiegt ganz klar das Rapid-Angebot mit Ottomotor. Wer an einem Selbstzünder interessiert ist, muss auf die Abgasnorm achten, die erst ab April 2015 auf Euro 6 gebracht wurde. Nur etwa zwei Drittel der angebotenen Diesel-Rapid erfüllen die neuere Schadstoffnorm.

Die zwei Karosserievarianten unterscheiden sich in ihrer Länge und beim Gepäckraum. Auch die Stufenheck-Limousine hat eine gro-

ße Ladeklappe und einen variablen Stauraum, der mit 550 Litern mehr fasst als etwa der eines Audi A8. Das Schrägheckmodell Spaceback ist mit 4,30 Metern 18 Zentimeter kürzer, mit 415 Litern fasst der Kofferraum aber immer noch 35 Liter mehr als ein Golf VII. Wer es trotz allem eine Spur edler mag, sollte sich den Rapid-Nachfolger Scala ab 2019 ansehen.

Der Rapid bietet anständigen Federungskomfort, lediglich bei kurzen Querfugen wird es manchmal ruppiger. Sportliche Ambitionen verknüpft er sich jedoch, so ist die Lenkung etwas indirekt ausgelegt. Die insgesamt positive Bilanz wird hauptsächlich von häufig verschlissenen Hinterachs-Bremsscheiben etwas getrübt, außerdem neigen schlecht gepflegte Exemplare leicht zum Kantenrost. *Thomas Hellmanzik*

Notfallausrüstung Im Zeitraum von 2015 bis 2017 wurden teilweise Abschlepphaken (Bordwerkzeug) fehlerhaft verschweißt. Beim Rapid ist laut ADAC nur ein Modell betroffen



Wasserstau In den hinteren Türen können über Ablauflöchern montierte Dichtungen zur Ansammlung großer Wassermengen führen. Die Werkstatt schneidet die Dichtungen an einigen Stellen auf

Rückruf An den Fondtüren kann der Mechanismus der Kindersicherung durch starke Erschütterungen ausfallen. Betroffen sind Autos, die zwischen November 2015 und April 2016 gebaut wurden



Die klassische Limousine ist mit ihren knapp viereinhalb Metern 18 Zentimeter länger als der Spaceback

Scheinwerfereinstellung

Bei der Hauptuntersuchung werden überdurchschnittlich häufig verstellte Scheinwerfer montiert – eine Kleinigkeit, die ein gut gelaunter Prüfer nebenbei behebt



Die Motorenpalette reicht von 75 bis 125 PS. Der kürzere Spaceback bietet 415 bis 1380 Liter Stauraum

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die drei gelisteten Motoren beschleunigen den Rapid in etwa zehn Sekunden auf 100 km/h und sind mit 200 Newtonmetern ausreichend drehmomentstark. Fast 14 Sekunden braucht er mit dem Dreizylinder-Sauger, der es lediglich auf 112 Nm und 75 PS bringt.

	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1395	1598
Leistung	81 (110)	90 (125)	85 (115)
bei 1/min	bei 4400	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	200 bei 1500	230 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1165/460	1230/460	1295/460
Länge x Breite x Höhe	4483 x 1706 x 1461	4483 x 1706 x 1461	4483 x 1706 x 1461
Gepäckraum	l/VDA 550-1490	550-1490	550-1490
Höchstgeschw.	200	205	201

Welches Modelljahr?

Skoda hat den Rapid rund drei Jahre nach Markteinführung aufgefrischt und um mehrere Assistenzsysteme erweitert. Ein triftiger Grund, den frühen Modellen aus dem Weg zu gehen, findet sich allein in Form von Exemplaren mit EA111-Benziner (bis 2015), dessen Steuerkette versagen kann. 2017 wurde der Kompaktwagen erneut modernisiert, unter anderem mit einer umgestalteten Frontschürze.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Zu Beginn war Ambition die mittlere von drei Ausstattungslinien, die es mindestens sein musste, damit der Rapid mit optionaler Geschwindigkeitsregelanlage (190 Euro) und USB-Anschluss (110 Euro) ausgestattet werden konnte. Zudem rollte er serienmäßig etwa mit elektrischen Außenspiegeln und einem Bordcomputer vom Band.

Was kostet er?

Seriöse 1.2 TSI (110 PS) später Baujahre mit weniger als 60000 km beginnen bei 11000 Euro. Die selten zu findenden 1.4 TSI, die stets ein DSG besitzen, kosten dann um die 15000 Euro. Auch die Diesel sind selten, liegen als Euro-6-Vierzylinder zwischen 11000 und 13000 Euro, wenn das Suchrastrer bis 100000 km reicht. Zur Einordnung: Der Nachfolger Scala beginnt (egal ob Diesel oder Benzin) bei 15500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
2021	-	-	-
2020	-	-	-
2019	12700,-	13252,-	12410,-
2018	11478,-	12530,-	10860,-
2017	10666,-	11875,-	9343,-
2016	-	-	-

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
Steuer	44,-	64,-	176,-
Haftpflcht	418,-	439,-	463,-
Teilkasko	75,-	80,-	95,-
Vollkasko	380,-	400,-	425,-
Wartung	198,-	217,-	225,-
l/100 km	4,6 S	4,8 S	4,1 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Verarbeitungsqualität ist nicht das große Skoda-Plus. Beim Rapid fällt – wie beim Fabia – auf, dass das Tragbild der hinteren Brems scheiben häufig mangelhaft ist. Das Material des Antennenstabs scheint für nagende Tiere besonders attraktiv.
Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

Rapid 1.4 TSI (Vergleichstest: 10/16), Rapid 1.2 TSI (Vergleichstest: 5/16, Test: 12/13), Rapid Spaceback 1.6 TDI (VT: 4/14), Rapid allgemein (Gebrauchtkaufberatung: 20/17) Scala 1.5 TSI (VT: 12/19)

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

Toyota Auris

Die zweite Generation des Auris gehört zu den zuverlässigsten Kompaktmodellen überhaupt – und den wenigen mit Hybridantrieb.



Mit markantem Design versuchte die von 2013 bis 2019 gebaute zweite Auris-Generation ihr Biedermann-Image abzustreifen. Es gab sie als viertürige Limousine oder als wesentlich geräumigeren, rund 30 Zentimeter längeren Kombi namens Touring Sports, dessen Ladevolumen beim Umklappen der Rückbank von 530 auf 1658 Liter wächst. Mit dem Modellwechsel im Frühjahr 2019 kehrte Toyota zum früheren Namen Corolla zurück, unter dem bereits seit 2014 die Stufenheckversion verkauft wurde.

Neben dem Raumangebot fällt auch der Sitzkomfort auf Langstrecken eher unterdurchschnittlich aus, außerdem erschweren die zu kleinen Berührflächen die Bedienung des Touchscreens. Haptisch und optisch wirkt das Cockpit nicht allzu hochwertig, dafür können sich die Kunststoffe selbst nach Jahren noch sehen lassen.

Beim 100 000-Kilometer-Dauertest des Vorgänger-Modells erwies sich vor allem der Hybridantrieb, der kaum verändert vom Auris II übernommen wurde, als zuverlässig und problemlos. Dabei treibt die Kombination aus Benzin (73 kW/99 PS), Elektromotor (60 kW) und stufenlosem Planetengetriebe den Auris sparsam und kultiviert an, erst bei starker Beschleunigung wird es laut. Daneben gab es noch zwei Saugbenziner, den spürbar kräftigeren 1,2-Liter-Turbo mit 116 PS sowie zwei Turbodiesel, wobei der Euro-5-Zweitliter mit 124 PS Mitte 2015 durch einen Euro-6-tauglichen 1,6-Liter mit 112 PS ersetzt wurde. Nur beim 1.2 T steht eine (stufenlose) Automatik als Alternative zum Handschalter bereit.

Bei Euro NCAP bekam der Auris 2013 volle fünf Sterne, sowohl erwachsene Insassen als auch Kinder sind bei Unfällen gut geschützt. Serienmäßig an Bord waren sieben Airbags sowie ein früh eingreifendes ESP. Mit seinem leicht untersteuernden Eigenlenkverhalten bleibt der Toyota stets gutmütig und leicht beherrschbar, doch der Federungskomfort war bis zum Facelift 2015 mäßig; vor allem kurze Querfugen bleiben spürbar. Die gefühllose Lenkung verhindert zudem gesteigerte Handlingambitionen.

Stefan Cerchez



Übersichtliches Cockpit mit einfachen Materialien. Das Kofferraumvolumen liegt mit 360 Litern nur knapp unter jenem des VW Golf VII (380 l)



Der Kombi (Touring Sports) bietet mehr Platz und praktische Details wie die von hinten entriegelbare Rückbanklehne

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der aus dem Prius stammende Hybridantrieb bewegt den Auris sparsam und kultiviert. Günstiger zu bekommen ist der schlichte 1,3-Liter-Saugbenziner mit 99 PS, während der ab Herbst 2015 angebotene 112 PS starke 1,6-Liter-Diesel (Euro 6) seltener ist.

	1.2 T	Hybrid	1.6 D-4D
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1798	1598
Leistung	85 (116) bei 5200	100 (136) bei k.A.	82 (112) bei 4000
max. Drehm.	185 Nm bei 1500	k.A.	270 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1425/380	1385/430	1370/520
Länge x Breite x Höhe	4330 x 1760 x 1475	4330 x 1760 x 1475	4330 x 1760 x 1475
Gepäckraum	360-1200 l/VDA	360-1200	360-1200
Höchstgeschw.	200	180	200

Welches Modelljahr?

Wer einen robusten und günstigen Kompakten sucht, ist mit jedem Auris-Modelljahr gut bedient. Beim Facelift im September 2015 verbesserte Toyota den Federungskomfort sowie die Handlingqualitäten und führte den 1,2-Liter-Turbobenziner ein. Gebraucht ist diese Variante heute noch zahlreich vertreten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Ausstattungslinie Cool mit Klimaanlage und CD-/MP3-Radio sollte es schon sein, zarten Luxus verströmt die Variante Life mit Multimedialeystem samt Rückfahrkamera. Wichtigstes Einzelextra: Bi-Xenon-beziehungsweise LED-Scheinwerfer.

Was kostet er?

Die hohe Zuverlässigkeit und die meist gute Ausstattung machen den Auris zum attraktiven Gebrauchten. Turbo-Benziner bis 60 000 km Laufleistung beginnen bei etwa 13 500 Euro. Hybridmodelle kosten mindestens 16 000 Euro, Kombis rund 2000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2 T	Hybrid	1.6 D-4D	im Jahr	1.2 T	Hybrid	1.6 D-4D
2021	–	–	–	Steuer	80,–	36,–	178,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	487,–	617,–	553,–
2019	14 629,–	20 817,–	–	Teilkasko	127,–	209,–	126,–
2018	12 701,–	18 249,–	12 380,–	Vollkasko	468,–	592,–	531,–
2017	11 771,–	16 738,–	11 053,–	Wartung	217,–	233,–	241,–
2016	10 020,–	14 544,–	9230,–	l/100 km	5,4 S	3,5 S	4,2 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Insgesamt ist der Auris technisch zuverlässig, als Hybrid ausgesprochen sparsam, bietet dazu ordentlich Platz. Allerdings ist die Rundumsicht eher schlecht. Und vor allem bei den Baujahren 2013-2014 gibt es häufiger Batterieprobleme.

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

Auris Hybrid 1.8 HSD (Vergleichstest: 6/13), Auris 1.2 (Vergleichstest: 19/15), Auris 2.0 D-4D (Vergleichstest: 6/14).

Weitere Informationen sowie technische Daten finden Sie im Internet unter www.auto-motor-und-sport.de

Volvo V40

Von 2012 bis 2019 bauten die Schweden den klassischen Kompakwagen. Er empfiehlt sich als individuelle Alternative zum Establishment.



Mit dem V40 startete Volvo 2012 in eine neue Ära. Der 4,37 Meter lange Viertürer war der erste Kompakte der Marke im neuen Jahrtausend; er nutzte eine Plattform des Ford-Konzerns, aus dem die Schweden zwei Jahre zuvor ausgeschieden waren. 2013 ergänzte der höhergelegte Cross Country, den es auch mit Allradantrieb gab, die Palette; 2016 folgt eine rein optische Modellpflege. Nach dem Produktionsende 2019 blieb der V40 ohne Nachfolger, auch das macht ihn als Gebrauchten interessant.

Der frische Wind, der das Kompaktmodell umwehte, kam vor allem vom Design und vom Fahrwerk. Ihm fehlt die alte Volvo-Behändigkeit, aber auch das letzte Quäntchen Präzision und vor allem der Federungskomfort. Die Karosserie mit der früh absinkenden Dachlinie wirkt sportlich, kostet jedoch im Fond Kopffreiheit. Unter der Haube trägt der V40 einen Airbag für Fußgänger, zudem gab ihm Volvo alle Assistenzsysteme mit, die in den 2010er Jahren gängig waren. Die Kindersicherung für die Fondtüren jedoch kostete extra, im Kontrast zum Sicherheits-Image der Marke.

Bei den Motoren ist das Angebot unübersichtlich – typisch Volvo. Euro 6 erfüllen alle ab März 2015 gebauten V40, Euro 6d-Temp galt ab März 2018. Schade, dass die klangvollen Fünfzylinder schon den ersten Schritt nicht schafften und durch die neu entwickelten Einheits-Vierzylinder ersetzt wurden. Wen die Abgasnorm nicht interessiert: einen T5 mit 254 PS nehmen! Im Alltag reichen jedoch der T2-Benziner und der D2-Diesel, beide um 120 PS, völlig aus, gern mit Handschaltung. Für fast alle Motorisierungen lieferten die Schweden eine Wandlerautomatik oder ein Doppelkupplungsgetriebe, beim T4 (190 PS) war Allradantrieb Standard.

Die AGR-Ventile der Diesel verstopfen gern, das ist einer der wenigen Schwachpunkte der sehr robusten Baureihe. Die anderen lauten: Ölverlust an Motor und Getriebe, blockierende Türschlösser, defektes Rücklicht links. Der Abgaskrümmer besteht aus Kunststoff und kann sich verziehen, was zu einem Rückruf führte. *Jens Dralle*



Mit der Modellpflege modernisierte Volvo auch Instrumente und Infotainment. Der Kofferraum blieb unverändert klein



Den Cross Country mit 15 mm mehr Bodenfreiheit gibt es auch mit Allradantrieb – dann aber nur als starken T5

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Seit März 2018 erfüllen die Benziner T2 und T3 sowie die Diesel D2 und D3 die Euro 6d-Temp-Norm, mit ihnen ist man also auf der sicheren Seite. Wer Spaß mit Euro 5 sucht, nimmt den Fünfzylinder-Benziner mit 254 PS, der bis Anfang 2014 gebaut wurde.

	T2	T3	D2
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1969	1969	1969
Leistung	90 (122)	112 (152)	88 (120)
	bei 5000	bei 5000	bei 3750
	bei 1/min	bei 1/min	bei 1/min
max. Drehm.	220 bei 1100	250 bei 1300	280 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1546/419	1507/440	1532/388
Länge x Breite x Höhe	4370 x 1857 x 1420	4370 x 1857 x 1420	4370 x 1857 x 1420
Gepäckraum	335–1032	335–1032	335–1032
Höchstgeschw.	190	210	190

Welches Modelljahr?

Die Wahl hängt ausschließlich vom gewünschten Antrieb ab: Wer einen der modernen Vierzylinder fahren möchte, wird frühestens ab April 2014 fündig. Alle anderen können frei wählen, denn vor dem Facelift Mitte 2016 gab es am V40 nur wenige Änderungen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Fast alle V40 verfügen über Klimaanlage, elektrische Fensterheber und ein Audiosystem. Finger weg von Autos aus der R-Design-Line mit dem Sportfahrwerk! Es ist nicht nur unangenehm hart – es kann auch dafür sorgen, dass das Auto mit seinem langen vorderen Überhang an Tiefgarageneinfahrten aufsetzt.

Was kostet er?

Einen V40 T2 aus 2015 mit rund 80 000 km findet man ab etwa 14 000 Euro. Diesel mit der Abgasnorm Euro 6d-Temp starten bei 17 000 Euro. Das Angebot in Deutschland ist überschaubar – schauen Sie sich doch mal bei einem Urlaub in Schweden um!

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	T2	T3	D2	im Jahr	T2	T3	D2
2021	–	–	–	Steuer	104,–	90,–	190,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	477,–	458,–	448,–
2019	17 437,–	19 751,–	15 394,–	Teilkasko	109,–	112,–	120,–
2018	15 922,–	17 677,–	13 701,–	Vollkasko	474,–	474,–	476,–
2017	14 175,–	15 895,–	12 403,–	Wartung	245,–	268,–	282,–
2016	13 397,–	14 962,–	11 011,–	l/100 km	5,6 S	5,3 S	3,4 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Das 2019 eingestellte Volvo-Einstiegsmodell ist gebraucht weiter gefragt. Aufpassen sollten Käufer, was offene Rückrufe in Sachen Dieselleitung und Scheibenwaschanlage angeht.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

V40 D4 (Test: 19/12), V40 T4 (Vergleichstest: 21/12), V40 D3 (Vergleichstest: 24/12), V40 Cross Country T5 AWD (Vergleichstest: 6/13), V40 D3 (Dauertest: 12/14), V40 T5 (Vergleichstest: 26/17).

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

VW Golf

Der Golf VIII enttäuscht mit seinem Bedienkonzept und Infotainment-Ärger. Gute Gründe, die siebte Golf-Generation als Gebrauchtwagen in Erwägung zu ziehen.

An gebrauchten Golf herrscht auf dem deutschen Markt (noch) kein Mangel. Die größte Internet-Autobörse listet derzeit rund 14 000 Exemplare der Baujahre 2012 bis 2020 auf – der Bauzeit des Golf VII. Der Kombi (Variant) und die sportlichen Modelle GTI/GTD folgten im Sommer 2013, während das Cabrio (2011–2016) noch auf dem Vorgänger basierte. Später kamen der Golf R und der Alltrack im Offroad-Look hinzu, der serienmäßig den sonst optionalen Allradantrieb 4Motion hat. Das Facelift Anfang 2017 brachte ein Update für Infotainment (Digitalkombiinstrument, Knopflos-Navi), Assistenz und Antriebe.

Innerhalb des Leistungsspektrums von 85 bis 310 PS stellen die Benziner rund zwei Drittel des Angebots; vor allem 1.4 und 1.5

TSI mit 122 bis 150 PS (je nach Baujahr und Modell) sind zu Recht sehr beliebt – im Gegensatz zu den Motoren vor 2012, die häufig durch Steuerkettenprobleme auffielen. Bei den stärkeren Turbo-Triebwerken können Lader oder AGR-System Probleme bereiten. Sehr selten sind der vollelektrische e-Golf und der Plug-in-Hybrid GTE. Dagegen sind rund ein Drittel aller Offerten mit dem bei hohen Laufleistungen problematischen Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet.

Der Basis-Golf war auch in Generation sieben ein Dreiturürer; begehrter sind der Fünftürer und der 31 Zentimeter längere Variant, der bis zu 1620 Liter Stauraum bietet. Die Stufenheck-Version Jetta (Produktion in Mexiko) bleibt dagegen eine Randerscheinung. Etwas häufiger ist der Golf Sportsvan

vertreten, der beim Vorgänger noch Plus hieß. Neben der anerkannten Solidität sind die große Modellvielfalt, das hohe Qualitätsniveau und die in Summe unerreichte Ausgewogenheit wichtige Gründe für die Beliebtheit des Golf VII. Dazu kommen die umfangreiche Sicherheitsvorsorge mit zeitgemäßen Assistenz- und Infotainment-Systemen sowie eine gute Crashtest-Bewertung.

Das Fahrwerk verbindet auch bei der siebten Generation Golf hohe Fahrsicherheit und angenehmen Komfort. Dabei zu beachten: Die aufwendigere Mehrlenkerachse kommt nur bei den leistungsstärkeren Golf-Versionen zum Einsatz (ab 122 PS). Auf die optionalen Adaptivdämpfer darf verzichtet werden, der Golf federt selbst ohne DCC sehr harmonisch. *Heinrich Lingner*

Motoren Der 2.0 TDI leidet nach dem Software-Update nicht selten unter defekter Abgasrückführung. Der Benziner mit 85 PS ist mit dem Golf-Gewicht überfordert, der 110-PS-Motor die bessere Wahl



Fahrwerk Der Golf ist in beiden verfügbaren Hinterachsversionen ausgesprochen komfortabel abgestimmt. Auf das optionale DCC-Fahrwerk kann beim Gebrauchtwagen-Golf gut verzichtet werden

Ausstattung Mit der Modellpflege 2017 erhielt der Golf ein neues Infotainment sowie eine aktualisierte Assistenzausstattung. Gegen Aufpreis gab es unter anderem auch Emergency Assist und Trailer Assist



Solide, wohnlich, gut bedienbar: das Cockpit. Das große Navi bis 2017 (Bild) ist besser Bedienbar als seine Nachfolger

Karosserie Die fünftürige Version macht den weitaus größten Teil des Gebrauchtsangebots aus. 2017 kostete sie noch 900 Euro Aufpreis, ab April 2019 gab es ab Werk keine dreitürigen Golf mehr



Der Variant wurde nicht mehr in Mexiko, sondern in Zwickau gebaut. Das Cabrio, noch ein Golf 6, entfiel 2016

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Zu Recht beliebt: der Zweiliter-Diesel mit 150 PS, der seit 2014 die Euro-6-Norm erfüllt, ebenso die BlueMotion-TDI (seltener Sparkönig: 1.6 TDI BlueMotion mit Sechsganggetriebe). Die harmonischsten Benzin-Allrounder heißen 1.4 und 1.5 TSI. Gerade letzterer ist mit 150 PS ausgesprochen agil zu bewegen.

	1.0 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1395	1968
Leistung	85 (115) bei 5000	92 (125) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	200 bei 1400	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1210/520	1225/505	1354/506
Länge x Breite x Höhe	4255 x 1790 x 1452	4255 x 1790 x 1452	4255 x 1790 x 1452
Gepäckraum	380-1270	380-1270	380-1270
Höchstgeschw.	204	204	216

Welches Modelljahr?

Besonders die gelifteten Modelle ab Anfang 2017 sind uneingeschränkt zu empfehlen. Diesel-Interessenten sollten jedoch darauf achten, dass das Fahrzeug der Euro-6-Norm entspricht (ab Herbst 2015). GTI und Variant kamen erst Mitte 2013 auf den Markt. Deutlich günstiger sind die Modelle der fünften und sechsten Generation. Hier lassen sich immer noch gepflegte Erst- oder Zweithandautos mit geringer Laufleistung zu moderateren Preisen finden. Selbst die bereits rund 20 Jahre alten Golf-IV-Versionen sind noch immer als preiswerte Gebrauchte verfügbar.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Zu den empfehlenswerten Extras zählen das große Fahrerassistenzpaket Plus mit ACC und Front Assist und das große Navi Discover Pro, die LED-Scheinwerfer und natürlich die Fondtüren, sowie der ErgoActive-Fahrersitz und das Winterpaket.

Was kostet er?

Viel. Die Probleme des Nachfolgers machen den Golf VII zum gesuchten Gebrauchten. Selbst Dreitürer mit Einstiegsmotor sind kaum unter 10000 Euro zu haben, wenn sie weniger als 100000 km gelaufen sind. Frühe Modelle mit stärkeren Motoren und besserer Ausstattung gibt es selten unter 13000 Euro. Gute Diesel pendeln sich bei rund 15000 Euro ein. Golf GTE sind sehr rar und selbst mit hohen Laufleistungen kaum unter 18000 Euro zu finden.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
2021	-	-	-	Steuer	40,-	78,-	218,-
2020	18 202,-	-	21 059,-	Haftpflicht	448,-	413,-	514,-
2019	17 196,-	-	18 157,-	Teilkasko	83,-	100,-	133,-
2018	15 702,-	16 816,-	16 135,-	Vollkasko	425,-	432,-	571,-
2017	14 326,-	15 565,-	15 031,-	Wartung	209,-	231,-	249,-
2016	12 309,-	-	13 335,-	/100 km	4,5 S	5,2 S	4,2 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Siebener-Golf zeigt sich insgesamt sehr solide. Beim Zweiliter-TDI-Motor gibt es nach dem Software-Update in Sachen Abgas öfter Probleme mit der Abgasrückführung. Also: Nicht unbesonnen kaufen. *Daniel Kilgus*

Tests in diesen Ausgaben

2.0 TDI Variant (Dauertest: 21/16), 1.0 TSI (Vergleichstest: 17/16), 2.0 TDI (VT: 8/16), GTI (VT: 23/15), 1.0 TSI BlueMotion, 1.2 TSI, 1.6 TDI (Test: 17/15), 1.5 TSI Variant (VT:3/18), Golf allgem. (Gebrauchtkäufer: 13/22).

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

Mittelklasse

Obwohl die automobiler Mittelklasse von den deutschen Herstellern dominiert wird, gibt es auch attraktive Alternativen. Vor allem bei Familien und Vielfahrern ist dieses Segment sehr beliebt.

Wie die gesellschaftliche scheint auch die automobiler Mittelschicht auszudünnen, einzelne Hersteller haben sich bereits aus dem Segment zurückgezogen oder Limousinen und Kombis durch SUV ersetzt. Ein Blick auf die Zahlen verrät aber, dass diese Abnahme vor allem auf die Neuzulassungen zutrifft.

Auf dem Gebrauchtmärkte ist die Mittelklasse nämlich nach wie vor eine feste Größe und nach den Kompakten das gefragteste Segment. Zu normalen Zeiten tummelten sich hunderttausende Angebote, vom Familienauto bis zum ehemaligen Firmenwagen mit vielen Extras und Kilometern. Doch auch hier hat sich innerhalb eines Jahres das Angebot drastisch ausgedünnt.

Besonders beliebt sind deutsche Premium-Modelle wie Audi A4, BMW Dreier und Mercedes C-Klasse, die jeweils als Limousine oder Kombi angeboten werden, häufig aus Leasingverträgen stammen und als Dienstfahrzeuge im Einsatz waren. Entsprechend gut sind die Autos oft ausgestattet, außerdem ist der Dieseleanteil bei die-

sen Gebrauchtwagen hoch, da es sich nicht selten um Langstreckenfahrzeuge handelt.

Zu den beliebten Import-Alternativen gehören in der Mittelklasse beispielsweise Volvo S60/V60, Toyota Avensis oder der Mazda 6, die meist weniger Kilometer auf dem Tacho haben. Letzteren gibt es etwa als Kombi mit dem 165-PS-Benziner und 50 000 Kilometern ab 19 000 Euro, während ein vergleichbarer VW Passat Variant von 2018 mit rund 50 000 Kilometern um 22 000 Euro kostet. Mit rund 20 500 Euro liegt der geräumige Ford Mondeo Titanium mit 1,5-Liter-EcoBoost-Benziner und 160 PS sowie ähnlicher Laufleistung etwa zwischen den beiden.

Im Schnitt werden die Autos aktuell übrigens um die 25 000 Euro angeboten und sind etwa sieben Jahre alt. Das spricht für die lange Halbdauer unter den privaten Besitzern, die sich meist die Tugenden der Kombi-Varianten als Familienautos zunutze machen. Viel Platz, gute Sicherheitsausstattung und ausgeprägte Reise-tauglichkeit – was braucht ein Auto mehr?



Seite 106: Audi A4



Seite 108: BMW Dreier



Seite 110: Ford Mondeo



Seite 111: Mazda 6



Seite 112: Mercedes C-Klasse



Seite 114: Opel Insignia



Seite 116: Toyota Avensis



Seite 117: Volvo S60/V60



Seite 118: VW Passat

Audi A4

Der A4 der neunten Generation ist ein ausgereiftes und gutes Auto. Doch er hat ein paar Schwachstellen bei Antrieb und Infotainment.

Schon seit 2014 baut Audi den A4 der neunten Generation. Der Dauerbrenner aus Ingolstadt präsentiert sich extrem vielseitig – als Limousine, Avant und höhergelegter Allroad, als S-Modell und als 450 PS starker RS4 Avant mit Biturbo-V6.

Auch beim Antrieb existiert eine breite Auswahl. Die Diesel sind stark und sparsam, doch die V6-TDI leiden unter einer ausgeprägten Anfahrtschwäche; von 2014 bis Anfang 2017 gab es zudem Probleme mit den Nockenwellen. Und bei allen Dieseln sind die Dosierventile der Ad-Blue-Einspritzanlage von Verstopfung bedroht.

Ein angenehmer Motor im A4 ist der Zweiliter-Turbobenziner mit 190 PS, der die Vorderräder antreibt. Wer Quattro will, muss zur nächststärkeren Ausbaustufe grei-

fen. Dort bekommt er jedoch zumeist nicht den klassischen permanenten Allradantrieb – der ist seit Anfang 2017 den stärksten Aggregaten mit Achtstufen-tiptronic vorbehalten. Im bürgerlichen A4-Milieu gibt's ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und einen Allradantrieb, der die Hinterachse nur bei Bedarf ankoppelt.

Beim Fahrwerk gilt: Standard-Setup, normale Lenkung und 17-Zoll-Räder genügen. Das Sportfahrwerk lässt den A4 hölzern abrollen, zumal im Zusammenspiel mit großen Rädern. Und auch beim Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern sollte man die Sportversion unbedingt meiden.

Viel Sinn machen hingegen die Sportsitze wegen des hohen Langstreckenkomforts. Ein tolles Sicherheits-Extra sind die Matrix-

LED-Scheinwerfer, die andere Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlichtkegel ausschneiden. Das Soundsystem von Bang & Olufsen hingegen enttäuscht bei Klang und Qualität.

Im Herbst 2018 überarbeitete Audi die Mittelklasse-Baureihe. Zu den Neuerungen gehörte ein Mildhybridsystem für die Vierzylinder auf 12-Volt-Basis. Es bringt jedoch bei Vortrieb und Verbrauch nur geringen Nutzen; hingegen verursachte es einen Rückruf, weil Feuchtigkeit im Riemen-Starter-Generator einen Kurzschluss auslösen kann. Neu beim Facelift war auch die Infotainment-Hardware, und die leistet sich gern mal Pannen. Zudem wurde die Bedienung auf Touch umgestellt, der bewährte Dreh-/Drück-Steller flog raus. Schade.

Jens Dralle



Fahrwerk Nur wenige Erstkäufer bestellten adaptive Dämpfer für ihren A4. Wer Wert auf guten Federungskomfort legt, sollte Modelle mit großen Rädern und S-Line-Sportfahrwerk meiden

Platzangebot Der A4 glänzt mit vielen Eigenschaften, jedoch nicht unbedingt mit Raumökonomie – zumindest bei der Stufenheck-Limousine. Hier kostet das Design Kopffreiheit auf den Sitzplätzen im Fond



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

Abgasnorm Ab Produktionsbeginn Juni 2015 hielten die Diesel und Benziner im A4 B9 die Grenzwerte der Euro-6-Norm ein. Euro 6d-Temp schaffen jedoch nur Fahrzeuge ab Modelljahr 2019



Licht Ab Werk strahlt der A4 der Baureihe B9 mit Bi-Xenon-Scheinwerfern. Doch wegen ihrer hervorragenden Lichtausbeute lohnt es sich, nach Modellen mit Matrix-LED-Scheinwerfern zu suchen



Dreimal A4: als Avant, hochgelegter Kombi namens Allroad und als Stufenheck-Limousine (hier als leistungsstarker S4)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mit dem 190 PS starken Zweiliter-Benziner und Frontantrieb ist der A4 gut unterwegs. Vielfahrer sollten den gleichstarken TDI wählen. Und für Spaßfahrer gibt es zwei S4-Varianten (TDI und TFSI) sowie den RS4 Avant – alle mit V6-Turbomotoren.

	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS4 Avant
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1984	1968	2894
Leistung	140 (190) bei 1/min bei 4200	140 (190) bei 3800	331 (450) bei 5700
max. Drehm.	320 bei 1450	400 bei 1750	600 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1455/505	1525/520	1820/530
Länge x Breite x Höhe	4726 x 1842 x 1427	4726 x 1842 x 1427	4782 x 1866 x 1414
Gepäckraum	1/VD/A	480-965	495-1495
Höchstgeschw.	240	240	250

Welches Modelljahr?

Das ist gar nicht leicht zu sagen. Das Facelift brachte Verschlimmbesserungen bei Infotainment und Bedienung, dafür merzte Audi die größten Motorenprobleme aus. 2018/19 wurden die Aggregate auf Euro 6d-Temp umgestellt, bei den großen Dieseln besserte sich die Anfahrtschwäche jedoch nicht wirklich. Für harte Rechner: 2017 erschien das Erdgasmodell g-tron mit 170 PS Leistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Serienausstattung umfasst zwar alles Notwendige, doch in der Aufpreisliste steht viel Verlockendes. Es lohnt sich, nach A4-Exemplaren mit den starken LED-Matrix-Scheinwerfern und den sehr bequemen Sportsitzen zu suchen. Die Einparkhilfe hinten ist ein häufig anzutreffendes Extra – ganz im Unterschied zum optionalen Komfortfahrwerk mit den adaptiven Stoßdämpfern, das wir trotzdem ebenfalls empfehlen.

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten A4 B9 ist groß, aber nicht günstig. Ein fünfjähriger 2.0 TFSI mit 190 PS und weniger als 80.000 Kilometer fängt bei etwa 22.500 Euro an. TDI – die dominierenden Motoren am Markt – sind bei etwas höherer Laufleistung zirka 2500 Euro günstiger als TFSI. Zwischen Avant und Limousine liegen nur geringe Preisunterschiede.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS 4 Av.
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	24 463,–	25 899,–	60 080,–
2018	23 594,–	23 367,–	58 411,–
2017	20 282,–	20 694,–	55 403,–
2016	17 724,–	18 534,–	–

Quelle: DAT, *Händlerereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS 4 Av.
Steuer	104,–	222,–	266,–
Haftpflicht	557,–	603,–	421,–
Teilkasko	228,–	202,–	379,–
Vollkasko	796,–	887,–	1324,–
Wartung	301,–	327,–	544,–
l/100 km	5,6 S	4,3 D	8,8 SP

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die Audi-typische Verarbeitungsqualität macht Freude. Genau hinschauen sollten Sie beim Zwei- und Dreiliter-TDI in Sachen undichte AdBlue-Leitungen. Außerdem sind die oberen Querlenkerbuchsen sehr anfällig, zudem neigt die Umfeldkamera vereinzelt zu Ausfällen.

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

A4 1.4 TFSI (Vergleichstest: 25/15), A4 Avant 2.0 TFSI (Vergleichstest: 26/15), A4 2.0 TDI (VT 6/17), RS 4 Avant (VT 8/18), A4 45 TFSI (VT 20/19), A4 Avant 40 TDI (VT 22/19), A4 45 TFSI qu. (VT 18/21)

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

BMW Dreier

Auch in der sechsten Generation ist der Dreier ein klassischer BMW, der es vermag, Fahrspaß mit Komfort und solider Langlebigkeit zu kombinieren.

Wer nach einem gut erhaltenen gebrauchten BMW Dreier sucht, sollte sich nicht über das hohe Preisniveau wundern. Das Angebot ist zwar groß – von der vernünftigen Limousine über den praktischen Touring oder den Fließheck-GT bis hin zum rassigen Sportbleger M3 lassen sich diverse Wünsche erfüllen –, aber die Nachfrage ist es ebenso.

Bei den Benzinern der Baureihe F30 (bis 2019) bilden die Vierzylinder die Mehrheit. Seltener und auch teurer sind die cremig klingenden Sechszylinder-Benziner im 335i und 340i (ab 7/2015) – oder im M3 als Biturbo. Als bester Kompromiss aus Temperament und Wirtschaftlichkeit gilt der Zweiliter-Diesel im 320d, der seit der Modellpflege im Juli 2015 die Abgasnorm Euro 6

erfüllt. Speziell mit der optionalen Achtstufenautomatik ist er kraftvoll und sparsam (Testmittel 7,2 l/100 km), wird als Allradler (xDrive) zum echten Allrounder.

Als stimmigsten Dreier sehen viele den Touring (F31), der seit der Neuaufgabe im Sommer 2012 mehr Laderaum (495–1500 Liter) zur Verfügung stellt. Eine Sonderstellung nimmt der geräumige GT (F34) ein; er gewährt im luftigen Fond viel Beinfreiheit und bietet einen flexiblen Kofferraum. Cabrio und Coupé zum Dreier laufen inzwischen auf gleicher Basis als Vierer-Reihe.

Obwohl der Dreier mit solider Verarbeitung und eingängiger Bedienung gefällt, wirkt er im Basistrimm rund ums Armaturenbrett blass. Daher sollte man nach einem Exemplar mit mehr Ausstattung suchen, die

natürlich Aufpreis kostet. Tipp: Autos mit optionaler Beleuchtung auf Risse an den Polsterkanten des Fahrersitzes untersuchen.

Zum Serienumfang in jedem Dreier gehören standfeste Bremsen – dynamische Fahreigenschaften ebenso. Diese sind sowohl der direkten, gefühlvollen Lenkung, dem Hinterradantrieb wie auch dem ziemlich straffen Serienfahrwerk zu verdanken sind. Deutlich mehr Komfort bietet das optionale Fahrwerk mit adaptiven Stoßdämpfern. Oder man wählt den bewusst für die Langstrecke abgestimmten GT.

Wem der Sinn nach mehr Sportlichkeit steht, der sollte nach M-Sport-Modellen Ausschau halten. Doch Achtung: Mit zunehmender Felgenreöße lässt der Abrollkomfort spürbar nach. *Marcus Peters*

Steuerkette Bei den Vierzylinder-Dieseln 316d, 318d und 320d können die Steuerketten vorschnell verschleiben, was sich über Schleif- und Rasselgeräusche ankündigt



AGR-Ventil Bei Dieselmotoren unbedingt prüfen lassen, ob das AGR-Ventil dicht hält. Undichtigkeiten können schlimmstenfalls zu Bränden führen. Hierzu gab es einen freiwilligen Rückruf des Herstellers

Partikelfilter Ein gängiges Problem bei Kurzstrecken-Dieseln ist ein verstopfter Partikelfilter. Dessen Austausch verursacht hohe Werkstattkosten. Bei Kaufinteresse empfiehlt sich dementsprechend zuvor eine Durchsicht



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

Fahrwerk An sich ist die Radaufhängung robust. Vorsicht gilt aber bei Tieferlegungen: Sie sorgen für verstärkten Verschleiß an den Buchsen und Achsschenkeln



Der GT mit Fließheck ist fast 20 Zentimeter länger als der 4,63 Meter lange Touring und bietet entsprechend viel Beinfreiheit

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Motor-Gourmets greifen zum kultivierten Dreiliter-Benziner. Weniger charmant, aber kraftvoll: der aufgeladene 320i. Ideal für Vielfahrer: der Zweiliter-Diesel im 320d (Euro 6 seit 7/2015). Empfehlenswert, aber noch teuer sind Exemplare des Plug-in-Hybrids.

	320i Lim.	340i Lim.	320d Lim.
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	1997	2979	1995
Leistung	135 (184)	240 (326)	140 (190)
bei 1/min	5000	5500	4000
max. Drehm.	270 bei 1250	450 bei 1380	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1475/500	1605/485	1525/500
Länge x Breite x Höhe	4633 x 1811 x 1429	4633 x 1811 x 1429	4633 x 1811 x 1429
Gepäckraum	480	480	480
Höchstgeschw.	235	250	230

Welches Modelljahr?

Im Sommer 2013 führte BMW beim Dreier neue Assistenzsysteme wie Spurverlassens- und Auffahrwarner sowie ACC mit Stop-and-go-Funktion ein. Mit dem Facelift im Juli 2015 kamen renovierte Motoren (Euro 6) sowie erstmals ein Dreizylinder-Benziner (318i) ins Programm. Optisch waren die Änderungen eher gering. Im gleichen Jahr führte BMW den Plug-in-Hybrid mit einer Systemleistung von 252 PS ein. Wer also eine halbwegs zukunftsichere teilelektrisch zu fahrende Variante anstrebt, wird hier fündig. Allerdings sind diese Modelle aktuell noch stark gesucht.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

In den Lines Sport, Luxury und Modern hat der Dreier stets Lederlenkrad, Leichtmetallräder und weitere Nettigkeiten an Bord. Neben Xenon-Scheinwerfern, Navigationssystem und Parkpiepsern sollte man auch auf adaptive Stoßdämpfer achten, denn erst sie sorgen für einen guten Federungskomfort. Wichtig: Die Klimaautomatik ist nur bei den starken Motorisierungen serienmäßig.

Was kostet er?

Preise für einen 320i von 2018 mit rund 40 000 Kilometern beginnen bei rund 26 000 Euro. Häufiger zu finden, allerdings auch nicht günstiger, ist der 320d – der ist natürlich nur mit der Abgasnorm Euro 6 empfehlenswert. Für einen guten 340i sollte man mittlerweile um die 30 000 Euro einkalkulieren.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	320i	340i	320d	im Jahr	320i	340i	320d
2021	29 864,-	–	–	Steuer	138,-	228,-	238,-
2020	27 511,-	–	27 305,-	Haftpflicht	574,-	597,-	721,-
2019	26 135,-	–	25 120,-	Teilkasko	189,-	290,-	223,-
2018	23 144,-	27 303,-	–	Vollkasko	707,-	1097,-	841,-
2017	21 095,-	25 383,-	–	Wartung	311,-	405,-	342,-
2016	18 558,-	23 498,-	–	l/100 km	6,1 S	7,7 S	4,0 D

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Peter Falkenhagen

Tests in diesen Ausgaben

320d EDE Touring (Dauertest: 11/15), 340i (Vergleichstest: 17/15), 320i Touring (Vergleichstest: 26/15), 318i (Vergleichstest: 12/17), 320d Touring xDrive (Vergleichstest: 16/18), 318d Touring (Vergleichstest 3/19).

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

Ford Mondeo

Auf knapp 4,90 Metern Länge bietet die vierte Modellgeneration in allen drei Karosserievarianten viel Platz und Ausstattung zu günstigen Preisen.



Von 4,48 Metern Länge bei der ersten Generation (1993 bis 2000) ist die vierte, vor einem Jahr eingestellte Mondeo-Generation auf 4,87 Meter gewachsen. Während das US-Pendant namens Fusion bereits im Herbst 2012 in Produktion ging, verzögerte sich der Start des Europamodells durch den Werkswechsel von Genk nach Valencia auf Anfang 2015.

Gemeinsame Vorzüge aller drei Karosserie-Varianten sind das solide, sehr geräumige Interieur mit vielen Ablagen, die bequemen Sitze sowie der gute Langstreckenkomfort. Und obwohl die fünfte Generation etwas Speck angesetzt hatte, verspürt man beim Kurvenfahren noch die viel gerühmte Leichtigkeit des Ford-Handlings. Andererseits nervt das Sync-2-Infotainment-System mit seinen ziemlich trägen Reaktionszeiten und der unnötig komplizierten Menüführung.

Auch die durchweg aufgeladenen Motoren wirken nicht besonders spritzig. Speziell der in dieser Klasse sehr ungewöhnliche Einliter-Dreizylinder (125 PS) muss sich merklich anstrengen. Als typische Flottenfahrzeuge haben die meisten Mondeo ohnehin einen Diesel (115 bis 210 PS) unter der Haube. Auf Wunsch sind die beiden mittleren Leistungsstufen (2.0 TDCi mit 150/180 PS) mit Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb lieferbar. Die äußerst seltene Hybridversion (187 PS) ist hingegen nur als Stufenheck-Limousine mit CVT-Getriebe erhältlich.

Für Gebrauchtwagenkäufer ist der große Ford traditionell schon wegen des guten Preis-Leistungs-Verhältnisses interessant. So hat der beliebte Turnier 2.0 TDCi mit einigen Extras nach vier Jahren und 100 000 Kilometern bereits einen Wertverlust von bis zu 50 Prozent zu verzeichnen. Da bekommt man viel Auto fürs Geld. Zumal der Mondeo 2019 eine große Modellpflege mit optimierten Motoren (Euro 6d-Temp) bekam. Nennenswerte Defekte oder übermäßiger Verschleiß sind bei der fünften Modellgeneration eher die Ausnahme. Vor allem der bis zu 1605 Liter fassende Kofferraum hat die Turnier-Version zum Freund vieler Familien werden lassen.

Gerd Stegmaier



Viel Platz im klar gezeichneten Cockpit und im variablen Kofferraum. Er schluckt beim Turnier 500 bis 1605 Liter



Die Limousine gibt es als Stufenheck und als Schrägheck mit großer Ladeklappe

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Am häufigsten ist der Zweiliter-Diesel erhältlich, der im Mondeo IV stets Euro 6 erfüllt. Als Benziner bieten sich die EcoBoost-Motoren mit 160 oder 203 PS an sowie die seltene Hybridversion, die es allerdings nur in Kombination mit dem Stufenheck gibt.

Fließheck	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498 cm³	1999	1997
Leistung	kW (PS)	149 (203)	110 (150)
	bei 1/min	bei 5400	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	345 bei 2700	350 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1564/666	1577/683
Länge x Breite x Höhe	mm	4871 x 1852 x 1482	4871 x 1852 x 1482
Gepäckraum	l/VDA	541-1437	541-1437
Höchstgeschw.	km/h	222	232

Welches Modelljahr?

Nennenswerte Anlaufprobleme sind bei der fünften Generation nicht bekannt, und große Änderungen hat es in den ersten vier Jahren nicht gegeben. Zudem erfüllen sämtliche Motoren die Euro-6-Abgasnorm. Allerdings weisen Flottenfahrzeuge meist überdurchschnittliche Laufleistungen auf.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Über den ordentlichen Standard (Klimaautomatik, Audiosystem, geteilte Rücksitzbank) hinaus wurden viele Exemplare mit der Titanium-Ausstattung und weiteren Extras aufgewertet. Darüber hinaus sollten LED-Scheinwerfer und Parksensoren an Bord sein.

Was kostet er?

Der aktuelle Mangel an Gebrauchten ließ auch beim Mondeo die Preise steigen. Für Kombis mit dem beliebten Zweiliter-Diesel, gängigen Extras und weniger als 100 000 km werden mindestens 14 000 Euro verlangt. Allrad-Varianten kosten rund 4500 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi	im Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi
2021	-	-	-	Steuer	108,-	188,-	218,-
2020	-	-	21 597,-	Haftpflicht	528,-	524,-	539,-
2019	18 813,-	-	19 308,-	Teilkasko	172,-	197,-	180,-
2018	17 537,-	22 678,-	16 098,-	Vollkasko	634,-	677,-	644,-
2017	16 543,-	20 662,-	14 219,-	Wartung	269,-	285,-	298,-
2016	14 788,-	18 404,-	12 710,-	/100 km	5,8 S	7,3 S	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Daniel Kilgus

Tests in diesen Ausgaben

Mondeo 2.0 TDCi (Vergleichstest: 16/15), Mondeo Turnier 2.0 TDCi (Vergleichstest: 4/15, 8/15, 18/15), Mondeo 1.0 EcoBoost (Vergleichstest: 15/16), Mondeo Turnier 2.0 TDCi (Dauertest: 22/17). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Mazda 6

Die Mittelklasse aus Hiroshima zielt nicht auf den Verstand, sondern aufs Herz – und das, obwohl der 6 so vernünftig ist. Einziges echtes Problem ist der Rost.



Wenn Sie im Leben gern mit Herz und Bauch entscheiden, statt nur dem kühlen Kopf Vorrang zu geben, dann könnte der Mazda 6 eine echte Empfehlung für Sie sein. Er gehört zu den Autos, die im Neuwagentest auf dem Papier immer um ein paar Millisekunden oder Laderaum-Liter hinter der Konkurrenz liegen, dafür aber viel Komfort und ein nobles Ambiente auf echtem Premiumniveau bieten. Gepaart mit schöngeistig abgestimmten Antrieben und japanischer Zuverlässigkeit wird daraus dann unterm Strich ein Geheimtipp.

Den Mazda 6 der dritten Generation gibt es bereits seit 2012, seitdem wurde er immer wieder im Detail weiter verfeinert. Während die optischen Auffrischungen außen stets dezent ausfallen, präsentiert sich das Interieur seit 2017 einmal runderneuert. Das besitzt neben feinen Leder- und Echtholzoberflächen nun ein edel anmutendes Digital-Kombiinstrument, das leicht zu bedienende Infotainment und eine deutlich bessere Dämmung, die den 6 auffallend leise macht.

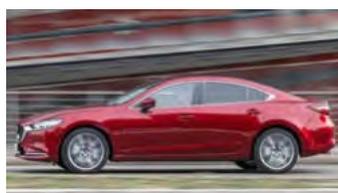
In Schwung gehalten wird die Pracht ausschließlich durch Vierzylinder-Saugbenziner und -Diesel mit bis zu 2,5 Litern Hubraum. Alle sind reibungsoptimiert, auf Laufruhe und angenehm lineares Drehverhalten getrimmt, dabei schön sparsam und ohne größere Krisenherde haltbar. Die Diesel neigen jedoch zu potenziell gefährlicher Ölverdünnung, wenn die Rekuperation eines zugesetzten Rußpartikelfilters häufig unterbrochen wird. Das Automatikgetriebe arbeitet zuverlässig, aber etwas träge, im starken Kontrast zu den ausgesprochen präzise bedienbaren manuellen Sechsganggetrieben, zu denen wir raten.

Schon vor den Facelifts 2015 und 2017 erreichten alle Motoren (auch die Diesel) Euro 6. Die Auswahl an gebrauchten Mazda 6 ist ausreichend, das Preisniveau durchaus akzeptabel. Wo ist der Haken? Der nagt möglicherweise an Blechkanten von Unterboden und Schwellern. Ob es da tatsächlich gammelt, hängt meist von der Pflege ab. Ein gutes Auto – für das man sich bei der Suche etwas Zeit lassen sollte.

Andreas Jüngling



Der Kombi-Kofferraum ist mit 522 Litern guter Durchschnitt. Die Anmutung des Cockpits ab 2017 dagegen allererste Klasse



Egal ob Limo oder oder sieben Zentimeter längerer Kombi: Die Eleganz geht mit einer leichten Korrosionsneigung einher

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bei den herrlich linear drehenden Benzinern beginnt der Spaß eine Stufe über der Basis mit dem 165-PS-Zweiliter. Handgeschaltet macht er mehr Laune als ein stärkeres Automatikmodell. Die sparsamen Diesel verwöhnen mit mindestens 380 Newtonmetern – alle gut.

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

Welches Modelljahr?

Technisch halten sich die Unterschiede in Grenzen, doch dem Innenraum sieht man vor 2015 sein Alter ein wenig an. Ab hier gibt's frischeres Infotainment. 2017 wurde aus „ganz hübsch“ „richtig edel“. Je jünger, desto geringer die Chance, ein Exemplar mit Rost zu erwischen. Dennoch ist ein Bühnencheck Pflicht.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Typisch Mazda: Über die Jahre unterschiedlich benannte Linien. Sie sind paketmäßig mit Sonderausstattungen verknüpft. Grundsätzlich genügt schon die Basis, doch späte Sport und Exclusive mit Sen-Holz und Ultrasuede-Applikationen sind eine Sünde wert. Die goldene Mitte wird jedem Anspruch gerecht.

Was kostet er?

Gar nicht mal so viel. Frühe Exemplare in brauchbarem Zustand beginnen bei knapp 10 000 Euro. Späte Modelle mit noch fünfstelligen Kilometern liegen je nach Ausstattung bei 16 bis 19 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	G 165	G 194	D 150	im Jahr	G 165	G 194	D 150
2021	24 591,-	30 511,-	24 565,-	Steuer	120,-	166,-	253,-
2020	22 125,-	27 754,-	21 935,-	Haftpflicht	538,-	451,-	604,-
2019	20 038,-	23 237,-	18 657,-	Teilkasko	198,-	204,-	193,-
2018	19 138,-	21 202,-	16 495,-	Vollkasko	723,-	710,-	722,-
2017	17 918,-	19 098,-	14 599,-	Wartung	254,-	284,-	312,-
2016	16 386,-	16 277,-	12 693,-	I/100 km	5,9 S	6,7 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

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

Mercedes C-Klasse

Der von 2014 bis 2021 gebaute W 205 überzeugt mit Komfort und sicherem Fahrverhalten. Die Zuverlässigkeit ist aber nicht immer so hoch wie das Preisniveau.

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

Frühe W 205 erreichen allmählich höhere Kilometerstände und offenbaren somit auch Problemzonen. Bekannt sind beispielsweise Steuerkettenschäden, und das ausgerechnet bei den einst so haltbaren Daimler-Dieseln. Sind neben der Kette auch deren Spanner zu tauschen, muss das Getriebe vom Motor getrennt werden, da der Nockenwellenantrieb auf dessen Rückseite liegt. Vom Vorgänger übernommen wurde zudem

das Problem der heftig rostenden Hinterachsträger. Nur wenn alles in Ordnung ist, erfüllt die C-Klasse ihre vielgerühmten Qualitäten. Dafür sollte zunächst allerdings die Ausstattung stimmen. Neu kosteten etwa LED-Scheinwerfer und aktive Fahrassistenz Aufpreis, ebenso der 66-Liter-Tank statt des serienmäßigen mit mickrigen 41 Litern. Dafür glänzt jede C-Klasse mit kräftigen Bremsen, umfassender Crash-Vorsorge und einem hervorragenden Fahrwerk, das viel Komfort mit sicherem Kurvenverhalten und präzisiertem, aber unaufgeregtem Handling verbindet. Noch mehr Geschmeidigkeit bietet die optionale Luftfederung Airmatic.

Die Motorenpalette (alle mit Euro 6) umfasste bei den Benzinern Vier-, Sechs- und Achtzylinder, während die Diesel stets vier-

zylindrig blieben. Mit der Modellpflege 2018 kam die schadstoffarme Dieseldesigner OM 654 mit 122 bis 245 PS (Euro 6d-Temp) zum Einsatz, die zudem noch etwas leiser läuft als der frühere OM 651. Wie beim Vorgänger kränkt aber auch die OM 654-Steuerkette, hier gab es sogar einen Rückruf wegen vieler Risse. Für kostenbewusste Käufer sind C 180 (156 PS) und C 200 d (136 PS) mit Automatik erste Wahl, Autos mit Schaltgetriebe sucht man meist vergeblich.

Das hochwertige Interieur ärgert bisweilen durch Knister- und Windgeräusche, die Servolenkung mitunter mit Quietschen. Außerdem trüben noch zahllose Rückrufe nachhaltig das Bild von der Problemlösbarkeit, das den W 205 als Gebrauchtwagen lange Zeit ausgezeichnet hat. *Andreas Jüngling*

Antrieb Dank Turboaufladung bieten selbst die Basis-Vierzylinder genügend Kraft. Einen V6 gibt es nur noch als Dreiliter-Benziner mit 333 oder 367 PS, Neunstufenautomatik und Allradantrieb



Lenkung Die elektrohydraulische Lenkung arbeitet präzise, gefühlvoll und ruhig, trägt damit zum entspannten Charakter der C-Klasse bei. Beim Rangieren neigt sie mitunter jedoch zum Quietschen

Fahrwerk Schon die Serienabstimmung verbindet agiles Handling mit gutem Komfort. Nur in dieser C-Baureihe gab es die höchst komfortable Airmatic. Vorsicht vor ausgeschlagenen Fahrwerksbuchsen



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

Karosserie In Deutschland ist die Limousine nur zweite Wahl, weil der Kombi neben dem größeren Laderaum (450–1510 Liter) auch mehr Variabilität und Kopffreiheit im Fond sowie eine bessere Übersicht bietet



Seit 2016 gibt es erstmals ein Cabrio in der C-Klasse. Das Coupé kam 2015, der beliebte Kombi (T-Modell) bereits 2014

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon C 180 und C 200 d reichen, am besten in Kombination mit Automatikgetriebe. Luxuriösen Antriebskomfort bietet der C 400 mit 4Matic, die es auch für einige Vierzylinder gibt. Eher selten sind die Hybridversionen C 300 h (Diesel) und C 350 e (Benziner).

	C 180	C 400 4M	C 200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	Reihe/4
Hubraum	1595	2996	1598
Leistung	115 (156)	245 (333)	100 (136)
bei 1/min	bei 5300	bei 5250	bei 3800
max. Drehm.	250 bei 1250	480 bei 1600	300 bei 1500
Nm bei 1/min			
Leergewicht/Zuladung	1395/565	1645/565	1485/570
kg			
Länge x Breite x Höhe	4686 x 1810 x 1442	4686 x 1810 x 1442	4686 x 1810 x 1442
mm			
Gepäckraum	I/VDA	480	480
		480	218
Höchstgeschw.	225	250	218
km/h			

Welches Modelljahr?

Abgesehen von der Verfügbarkeit einzelner Modellvarianten und Ausstattungen gibt es keine Einschränkungen, alle C-Klassen der Baureihe 205 erfüllen die Euro-6-Norm. Seit April 2016 wurden auch die schwächeren Vierzylinder mit der Neun- statt Siebenstufenautomatik geliefert. Die Modellpflege 2018 brachte neben neuen Motoren erstmals Multibeam-LED-Scheinwerfer (extra), eine geänderte Bedienung mit Touchfeldern im Lenkrad und Spracheingabe sowie zusätzliche Assistenzsysteme.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die einzelnen Linien bieten Zierrat, eigenständige Polster und Felgen, aber wenig Substantielles. Neben LED-Scheinwerfern, Einparkhilfe und Fahrerassistenzpaket sollte vor allem der größere Tank an Bord sein. Für die komfortable Luftfederung, Online-Navigation und umklappbare Rücksitzlehnen (Limousine) waren einst weitere Zuschläge fällig, die sich heute nicht immer auf den Gebrauchtpreis niederschlagen.

Was kostet er?

Gebrauchte Limousinen früher Baujahre mit Basismotor und etwas Ausstattung beginnen bei rund 17000 Euro, ein C 220 d als T-Modell von 2015 bis 100000 km liegt kaum darüber. V6- und AMG-Varianten werden selten unter 25000 Euro angeboten.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	C 180	C 400 4M	C 200 d
2021	–	–	–
2020	25 696,–	39 031,–	–
2019	23 781,–	35 732,–	–
2018	22 035,–	32 411,–	22 038,–
2017	20 868,–	30 567,–	20 089,–
2016	19 698,–	28 532,–	17 792,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	C 180	C 400 4M	C 200 d
Steuer	74,–	214,–	160,–
Haftpflicht	531,–	567,–	783,–
Teilkasko	107,–	269,–	162,–
Vollkasko	605,–	1184,–	850,–
Wartung	312,–	395,–	331,–
/100 km	5,0 S	7,6 S	3,9 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Opel Insignia B

Von 2017 bis 2022 fuhr Opel in der Mittelklasse mit der zweiten Insignia-Generati-
on vor. Ist das ehemalige Flaggschiff der Marke als Gebrauchter eine Empfehlung?

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

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

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

als beim A gab es beim letzten großen Opel keine Getriebeprobleme mehr.

Zu den Stärken des Insignia gehören das hochwertige Interieur, bequeme und haltbare Sitze, prima LED-Licht sowie ein Assistenzsystem-Paket, das Optionen wie den Notbremsassistenten bietet. Angenehm: das optionale Head-Up-Display. Darüber hinaus verbindet er gute Handlichkeit mit angenehmem Komfort. Das aufpreispflichtige Adaptivfahrwerk federt noch besser.

Für die Sportsfreunde bot Opel noch eine tiefergelegte Variante in geschärfter Optik, die das GSi-Abzeichen trägt und mit neu abgestimmter Lenkung sowie kräftigeren Bremsen antrat. Antriebsseitig sind die ab 2018 ausgelieferten Euro-6d-Temp-Benziner mit 140, 165 oder sogar 200 PS zu empfeh-

len. Bei den Dieseln stechen die 136- und 170-PS-Varianten hervor, sie erfüllen ebenfalls Euro 6d-Temp und bieten den besten Kompromiss aus Temperament und Wirtschaftlichkeit. Souveräne Kraftentfaltung versprechen die sportlichen Benziner mit 230 oder gar 260 PS. Jedoch sind diese Modelle teuer – sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt.

Qualitativ gibt es am Insignia B wenig zu meckern. Bis auf Wackelkontakte in der Elektrik und diverse, meist längst erledigte Rückrufe gibt es keine ernsten Serienfehler. Achten sollte man dennoch auf Anrostungen am Unterboden, gammelnde Achsteile und Aggregateträger, Ölundichtigkeiten, verschlissene Radaufhängungen sowie Risse am Auspuff-Flexrohr. *Henning Busse*

Motoren Abgesehen von der anfälligen Rücklaufleitung der Spritpumpe, die zu einem Rückruf führte, gibt es wenig Probleme. Die Motoren sind robust, kraftvoll und erfüllen zum Teil die Euro-6d-Temp-Norm



Fahrwerk Einen guten Komfort bietet das adaptive Fahrwerk FlexRide, das geschmeidig anfedert und stärkere Anregungen mit wenig Karosseriebewegung verdaut

Innenraum Analoge Instrumente, ein großer, ordentlich ablesbarer Monitor, der gut positionierte Schalthebel, sehr bequem gepolsterte Sitze – der Insignia B macht es seinem Fahrer wirklich leicht, mit ihm klarzukommen



Der Innenraum zählt zu den Stärken des Insignia B. Vor allem die Bedienung hat sich verbessert

Karosserie Wurde beim ersten Insignia noch das magere Platzangebot bemängelt, bietet die zweite Generation keinen Grund zum Klagen. Das Auto hat viel Platz, sogar für groß gewachsene Passagiere



Auch eine sportliche GSi-Version gab es vom Insignia B. Sehr beliebt war der Kombi namens Sports Tourer

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unter den Benzinern verdienen die Vierzylinder mit 165 und 170 PS den Vorzug, sie sind kraftvoll und erfüllen die Euro-6d-Temp-Norm. Bei den Dieseln stellt der 2,0-Liter-Turbo mit 170 PS den besten Kompromiss aus Temperament und Sparsamkeit dar. Auch er schafft Euro 6d-Temp.

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

¹⁾ Grand Sport; ²⁾ Sports Tourer

Welches Modelljahr?

Qualitativ gibt es beim Insignia B wenig auszusetzen, deshalb können Interessierte ohne Bedenken auch zu frühen Modellen greifen. Wer jedoch einen Diesel sucht, der sollte die Ausführungen ab Juli 2018 in Betracht ziehen. Einige Motoren erhielten zu diesem Zeitpunkt die von Fahrverboten ausgenommene Abgasnorm Euro 6d-Temp. Vergewissern Sie sich beim Kauf eines 2,0-Liter-Diesels aus den Baujahren 2016 und 2017, ob der Rückruf bezüglich der Kraftstoffleitung befolgt wurde. Die Rücklaufleitung der Kraftstoffpumpe kann Schaden nehmen, somit besteht die Gefahr, dass Kraftstoff austritt. Im Dezember 2019 stellte Opel das Facelift für den Insignia B vor. Das Modell bekam eine neue Front und Scheinwerfer sowie neue Motoren – die überarbeitete Ausführung ist aber noch selten am Markt vorzufinden.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Eine Limousine mit 165-PS-Benziner und um die 60 000 Kilometern auf der Uhr setzt bei etwa 17 500 Euro an. Rund 2 000 günstiger bekommt man einen 2.0 CDTI unter 100 000 km. Für den Turbobenziner mit 200 PS sind mindestens 21 000 Euro fällig.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 DI ²⁾	1.6 DI ²⁾	2.0 DI ²⁾	im Jahr	1.5 DI ²⁾	1.6 DI ²⁾	2.0 DI ²⁾
2021	–	–	–	Steuer	120,–	118,–	276,–
2020	20 026,–	–	19 528,–	Haftpflicht	575,–	480,–	549,–
2019	18 043,–	22 481,–	16 762,–	Teilkasko	145,–	163,–	152,–
2018	17 063,–	21 460,–	14 659,–	Vollkasko	650,–	607,–	549,–
2017	16 242,–	–	13 233,–	Wartung	253,–	266,–	324,–
2016	–	–	–	l/100 km	5,7 S	6,0 S	5,3 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

Insignia Grand Sport 1.5 DI Turbo (Fahrbericht: 7/17), Insignia Grand Sport 2.0 DI Turbo (Test: 14/17), Insignia Sports Tourer 2.0 D (Vergleichstest: 20/18, Country Tourer 2.0 D: 22/18).

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

Toyota Avensis

Die von 2009 bis 2018 als Limousine und Kombi gebaute dritte Generation des Avensis gehört zu den besonders zuverlässigen Vertretern der Mittelklasse.



Wer weniger auf Extravaganz als auf Problemlosigkeit setzt, sollte sich den Avensis näher ansehen. Toyotas Mittelklasse-Baureihe schont mit ihrer hohen Zuverlässigkeit Nerven und Geldbeutel. Lediglich die Xenon-Scheinwerfer machen hin und wieder Ärger. Die ab 2009 angebotene dritte Modellgeneration wurde im Januar 2012 zum ersten und im Juni 2015 zum zweiten Mal aufgefrischt. Im August 2017 endete der Verkauf der Limousine, 2018 wurde auch der Kombi aus dem Programm gestrichen.

Toyota hat in den D-Cat-Versionen schon früh aufwendige Dieselabgasreinigung mit Stickoxidreduktion eingesetzt. Die Abgasnorm Euro 6 erfüllten die 1,6- und Zweiliter-Selbstzünder jedoch erst ab Frühjahr 2015. Zu diesem Zeitpunkt entfiel auch der 177 PS starke 2,2-Liter-Diesel. Die Benziner müssen ohne Turboaufladung auskommen, sind technisch eher simpel gemacht. Sie leisten zwischen 132 und 147 PS und bieten sich als brave Aggregate für Wenigfahrer an. Wer häufig lange Strecken absolviert, sollte eher zum Diesel greifen. Etwas behäbig, aber insgesamt ausreichend ist der sparsame 1.6 D-4D mit 112 PS. Meistverkaufter Motor: der 2.0 D-4D mit 124 PS.

Ob man zum größeren, etwas gefragteren und damit auch teureren Kombi greift oder sich mit der ebenfalls geräumigen Limousine zufriedengibt, hängt von den persönlichen Bedürfnissen ab. Eine Schrägheck-Variante wie beim Vorgängermodell gibt es in der letzten Baureihe nicht. Die Sitze sind wenig körpergerecht gepolstert und zudem etwas hoch montiert. Dafür gibt die Bedienung keine Rätsel auf, und die Innengeräusche sind erfreulich niedrig.

Überhaupt fährt der Toyota eher gemütlich. Seine Lenkung arbeitet etwas steril, die Federung ist straff, aber nicht völlig unkomfortabel ausgelegt. Pfiffiges Design und Premium-Anmutung bietet er nicht, dafür wirkt er ehrlich, solide gemacht und langlebig – ein zuverlässiger Gebrauchtwagen ohne große Risiken also. ESP und sieben Airbags sind bei allen Modellen serienmäßig, die Bremsen packen kräftig zu. *Dirk Gulde*



Übersichtliches Cockpit mit robusten Materialien. Die sparsamen Dieselmotoren erfüllen ab Frühjahr 2015 die Euro-Norm 6



Der Kombi ist sieben Zentimeter länger als die Limousine, bei dachhoher Beladung schluckt er 1690 Liter Gepäck

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner mit Hubräumen zwischen 1,6 und zwei Litern sind zwar ausreichend kräftig, aber eher ein Fall für Wenigfahrer. Besser und sparsamer fährt man mit den empfehlenswerten Euro-6-Dieseln im 1.6 D-4D und 2.0 D-4D mit 112 beziehungsweise 143 PS.

	1.6	1.6 D-4D Combi	2.0 D-4D Combi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1598	1598	1998
Leistung	kW (PS)	82 (112)	105 (143)
	bei 1/min	bei 4000	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	270 bei 1750	320 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1560/480	1565/535
Länge x Breite	mm	4820 x 1810	4820 x 1810
x Höhe		x 1480	x 1480
Gepäckraum	l/VDA	543-1690	543-1690
Höchstgeschw.	km/h	180	200

Welches Modelljahr?

Empfehlenswert sind alle Baujahre. Die dritte Generation war ab Anfang 2009 auf dem Markt. Ein kleines Facelift gab es zu Beginn des Jahres 2012 (modifizierte Front sowie neue Heckleuchten); im Sommer 2015 erfolgte eine weitere Überarbeitung, die neue Motoren und Assistenzsysteme brachte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Der Avensis ist bereits serienmäßig recht gut ausgestattet. Je höher die entsprechende Variante, umso reichhaltiger die Ausrüstung. Allzu große Wahlmöglichkeiten gibt es bei den Einzelextras nicht, stattdessen schnürte Toyota komplette Pakete.

Was kostet er?

Auch preislich ist der Avensis eine Empfehlung. Sechs Jahre alte Modelle mit geringer Laufleistung starten bei etwa 17 000 Euro. Der Kombi ist allerdings meist etwas teurer. Mittlerweile haben die zuletzt günstigen Preise für Diesel-Avensis wieder angezogen.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.6	1.6 D ²⁾	2.0 D ²⁾
2021	-	-	-
2020	-	-	-
2019	-	-	-
2018	14 204,-	14 069,-	16 448,-
2017	12 807,-	12 559,-	15 267,-
2016	11 257,-	10 692,-	12 624,-

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾Combi

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.6	1.6 D ²⁾	2.0 D ²⁾
Steuer	126,-	180,-	240,-
Haftpflicht	494,-	532,-	503,-
Teilkasko	101,-	119,-	133,-
Vollkasko	457,-	442,-	541,-
Wartung	224,-	262,-	279,-
l/100 km	6,1 S	4,2 D	4,6 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Avensis bietet solide Verarbeitung, kräftige Bremsen und ein straffes Fahrwerk, dazu ordentlich Platz und ein einfach zu bedienendes Multimediasystem. Anfällig sind dagegen die Xenon-Scheinwerfer. *Martin Reimer*

Tests in diesen Ausgaben

Avensis Combi (Test: 5/09), Avensis (Vergleichstest: 8/09), Avensis Combi (Masterstest: 22/09), Avensis Combi (Test: 5/12), Avensis (Vergleichstest: 6/12).

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

Volvo S60, V60

Von 2010 bis 2018 gebaut, ist der Mittelklasse-Volvo auf dem Gebrauchtwagenmarkt stark vertreten – vor allem als Kombi S60.



Länge um 4,60 Meter, gute Ausstattung, breite Antriebspalette – mit dem S60/V60 nahm Volvo die Premium-Mittelklasse ins Visier. Die Limousine und der Kombi, um die es hier geht, liefen von 2010 bis 2018 vom Band – der S60 bereits in der zweiten, der V60 in der ersten Generation. 2013 erhielten beide ein Facelift.

Das Motorenangebot bot eine schon fast verwirrende Vielfalt. Die Vier-, Fünf- und Reihen-sechszylinder deckten eine Leistungsspanne von 114 bis 367 PS ab, sie waren quer montiert und per Turbo aufgeladen. Dazu gab es ein Schaltgetriebe, eine Wandlerautomatik und ein weich schaltendes Doppelkupplungsgetriebe; die Kräfte flossen auf die vorderen oder alle vier Räder. Zwischen 2013 und 2015 zogen die neuen Einheitsmotoren mit 1969 cm³ Hubraum und Euro-6-Einstufung in das Programm ein. Unabhängig davon kam 2014 im V60 ein Plug-in-Hybrid, der bis zu 288 PS abgab. Hier trieb ein Fünfzylinder-Dieselmotor die vorderen und eine E-Maschine die hinteren Räder an, der Akku ermöglichte bis zu 50 Kilometer rein elektrisches Fahren.

Von Dynamik wollen die Volvo-Mittelklassler nicht allzuviel wissen, und vom Gepäckschleppen halten sie auch nicht viel. Der V60 bietet nur 430 Liter Basis-Kofferraum, mit umgelegten Fondlehnen sind es 1241 Liter. Der S60 schluckt gerade mal 380 Liter. Aber beide Modelle sind komfortable Reiseautos, wegen des guten Platzangebots vorn, der umfangreichen Sicherheitsausstattung, der bequemen Sitze und des tastenreichen Bedienkonzepts. Noch besser ist es, wenn Sportsitze und adaptive Dämpfer an Bord sind.

Die Probleme sind überschaubar. Bei den Fünfzylinder-Dieseln treten vereinzelt Risse im Zylinderkopf auf, und die Motoren aus den Modelljahren 2009/10 wurden in die Werkstätten zurückgerufen, weil der Keilriemenspanner rasch verschliss. Das Geartronic-Getriebe mit seinen beiden Kupplungen mag es nicht, wenn der Ölwechsel ausfällt. Und bei hohen Laufleistungen verschleifen die Lager der Spurstangen sowie der Querlenker an der Hinterachse. *Jens Dralle*



Virtuelle Instrumente in drei wählbaren Modi kamen mit der Modellpflege. Der knappe Fond des S60 blieb unverändert



Der Kombi V60 ist vor allem schick gestaltet. Die Ansprüche an das Transportvolumen sollten nicht allzu hoch sein

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Fünf- und Sechszylindermotoren mögen reizvoll erscheinen, doch den besten Gegenwert bieten die modernen Zweiliter-Vierzylinder aufgrund ihrer Effizienz. Hier überzeugen die Benziner T3 und T4 sowie der D4-Selbstzünder besonders.

	S60 T3	V60 T4	V60 D4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1969	1969	1969
Leistung	112 (152) bei 5000	140 (190) bei 4700	140 (190) bei 4250
max. Drehm.	250 Nm bei 1300	300 Nm bei 1300	400 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1609/451	1667/463	1691/479
Länge x Breite x Höhe	4635 x 1866 x 1484	4635 x 1866 x 1484	4635 x 1866 x 1484
Gepäckraum	380 l	430-1241 l	430-1241 l
Höchstgeschw.	210 km/h	225 km/h	225 km/h

Welches Modelljahr?

Für die seit 2013 angebotenen Facelift-Modelle sprechen das bessere Infotainment sowie die aktualisierten Assistenzsysteme und Motoren. Die optischen Änderungen fallen kaum auf. Ein Vorzug aller Modelljahrgänge ist die erfreulich niedrige Mängelhäufigkeit. 2019/19 kamen die Nachfolgemodelle auf den Markt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Häufig im Angebot ist die Ausstattungslinie Momentum mit Radio, Alurädern, Regensensor und Einparkhilfe. Die Cross-Country-Versionen mit erhöhter Bodenfreiheit gibt es sowohl als S60 und V60.

Was kostet er?

Ein Mittelklasse-Volvo auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist in der Regel ein Kombi mit Dieselmotor. Mit dem D4-Aggregat und weniger als 100 000 Kilometern Laufleistung kostet er ab 19 000 Euro, meist inklusive üppiger Ausstattung. T3- und T4-Benziner unterscheiden sich preislich kaum: ab 20 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	T3 ²⁾	T4 ³⁾	D4 ³⁾
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	17 126,-	18 127,-	18 561,-
2017	15 437,-	16 671,-	16 088,-
2016	12 910,-	14 824,-	13 863,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise
²⁾ S60; ³⁾ V60

Betriebskosten in Euro

im Jahr	T3 ²⁾	T4 ³⁾	D4 ³⁾
Steuer	112,-	120,-	210,-
Haftpflicht	489,-	480,-	476,-
Teilkasko	96,-	103,-	136,-
Vollkasko	446,-	470,-	466,-
Wartung	279,-	311,-	341,-
l/100 km	5,6 S	5,8 S	4,0 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die Volvo-Mittelklasse zeigt sich insgesamt schwedisch zuverlässig. Schwachpunkt scheint das AGR-Ventil zu sein, das sich schnell zusetzt. Vor dem Kauf Rückrufe checken! *René Krämer*

Tests in diesen Ausgaben

S60/V60 (Kaufberatung: 13/11), V60 D2 (Vergleichstest: 18/11), V60 D6 Plug-in-Hybrid (Test: 8/13), S60 T4 (Vergleichstest: 9/14), V60 CC D4 (Test: 22/15), S60 Polestar (Vergleichstest: 3/17).

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

VW Passat

Der Passat der achten Generation ist als Familien- und Vielfahrerauto ein begehrter Gebraucher – natürlich als Kombi, aber auch als Limousine.

Der Passat der aktuellen achten Generation fährt dem Ende seines Lebens entgegen: VW hat die Limousine bereits eingestellt und will noch 2023 den Nachfolger des Variant präsentieren. 2014 aufgelegt, ist der B8 am Zweithandmarkt stark vertreten, hingegen hat sein Vorgänger B7 an Beliebtheit verloren. Ein Grund dafür dürften die Motorprobleme sein, die es bei den größeren Vierzylinder-Benzinern aus den frühen Baujahren gab.

Beim B8 ist diese Krise längst überwunden. Alle Motoren sind sauber nach Euro 6, ab 2018 wurden sie auf Euro 6-Temp umgestellt. Bei den Dieseln kann es jedoch – typisch VW – zu Defekten am Abgasrückführventil kommen. Und bei einigen 2.0 TDI macht der Antrieb der Ölpumpe Ärger.

Alle Motoren im Passat B8 sind Vierzylinder-Turbos. Die Spanne reicht von 120 PS (beim 1.6 TDI) bis 280 PS (bei der Topversion des 2.0 TSI). Am beliebtesten sind der 1.5 TSI und der 2.0 TDI mit je 150 PS.

Die meisten Passat B8 sind mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) vom Band gerollt. Schlechte Behandlung fördert seinen Verschleiß, speziell bei den TSI bis 150 PS und beim 120-PS-TDI. Sie haben das kleine DSG 200 an Bord, dessen trocken laufende Kupplungen von Überhitzung bedroht sind. Das Fahrwerk des Passat hingegen ist robust. Und es bürgt für agiles und sicheres Handling; adaptive Dämpfer (Extra) steigern den hohen Komfort nur noch minimal. Auch der Passat Alltrack, ein höhergelegter Variant, fährt sich sehr harmonisch.

Der großzügige Innenraum und der große Gepäckraum gehören zu den klassischen Passat-Stärken. Gut sind auch die Materialqualität und die Ergonomie. Aufgepasst: Beim Facelift 2019 zog das Infotainment des Golf 8 mit seinen Bedienschwächen und gelegentlichen Abstürzen in den Passat ein. Allerdings gab es auch zuvor schon Pannen beim Navi und beim Audioverstärker. Das Angebot an Assistenzsystemen ist breit, aber die meisten kosten extra. Noch zwei Tipps: Das Auto Ihrer Wahl sollte LED-Scheinwerfer und den ErgoComfort-Fahrersitz (Serie ab Comfortline) haben.

Fazit: Der Passat B8 ist nicht frei von kleinen Wehwechen. Aber er ist ein sehr gut gemachtes und unterm Strich auch sehr zuverlässiges Auto. *Heinrich Lingner*

Antrieb Fast alle Varianten sind auch mit Doppelkupplungsgetriebe verfügbar, inzwischen findet es sich bei der Mehrzahl der Angebote. Seltener und gebraucht sehr begehrt sind die 4Motion-Allradler



Fahrwerk DCC kostete 1200 Euro Aufpreis, doch das Serienfahrwerk bietet auch ohne Adaptivdämpfer einen sehr guten Kompromiss zwischen Komfort und Agilität. Ab Comfortline sind Aluräder Serie

Innenraum Der Passat Trendline hat Klimaanlage und Radio an Bord, dazu Tagfahrlicht und Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Parkpiepser hat erst der Comfortline, ebenso die City-Notbremsfunktion



Solide verarbeitet und sehr aufgeräumt wirkt das Interieur des Passat B8. Vor dem Facelift war die Bedienung tiptopp

Ausstattung Wer den Passat Variant häufiger als Zugfahrzeug einsetzen will, sollte darauf achten, dass die Niveauregulierung an Bord ist, ebenso die sehr hilfreiche Rangierfunktion Trailer Assist



Passat-Varianten: die Limousine, der Alltrack und der GTE, der rein elektrisch bis zu 70 Kilometer weit fährt (WLTP)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel und Benziner mit 150 PS ermöglichen flotte Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch. Das Schaltgetriebe ist unproblematisch – im Gegensatz zum DSG. Der Plug-in-Hybrid GTE (218 PS) ist gut ausgestattet und bietet sportives Temperament.

Passat Variant	1.4 TSI ACT	GTE	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1395	1968
Leistung	110 (150)	160 (218) ¹⁾	110 (150)
bei 1/min	bei 5000	bei k.A.	bei 3500
max. Drehm.	250 bei 1500	400 ²⁾ bei k.A.	340 bei 1750
Nm bei 1/min			
Leergewicht/Zuladung	1426/584	1735/515	1503/557
kg			
Länge x Breite x Höhe	4767 x 1832 x 1516	4767 x 1832 x 1516	4767 x 1832 x 1516
mm			
Gepäckraum	I/VDA	483–1613	650–1780
Höchstgeschw.	218	225	218
km/h			

¹⁾ Systemleistung; ²⁾ Systemdrehmoment

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die hohe Nachfrage führt zu stabilen Preisnotierungen. Ab 17 000 Euro gibt es Variant-Exemplare mit Laufleistungen bis 70 000 km; die Limousinen werden etwas günstiger gehandelt. Bei den Motorisierungen stehen die Diesel höher im Kurs als die Benziner – in der verfügbaren Menge weitaus, im Preis etwas.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.4 TSI ²⁾	GTE ²⁾	2.0 TDI ²⁾
2021	–	31 139,–	29 461,–
2020	–	29 184,–	26 307,–
2019	–	27 772,–	22 784,–
2018	20 151,–	24 344,–	20 567,–
2017	17 979,–	22 616,–	17 803,–
2016	15 255,–	20 601,–	15 007,–

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

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.4 TSI ²⁾	GTE ²⁾	2.0 TDI ²⁾
Steuer	76,–	28,–	220,–
Haftpflicht	373,–	429,–	564,–
Teilkasko	111,–	136,–	154,–
Vollkasko	526,–	504,–	722,–
Wartung	278,–	338,–	329,–
/100 km	5,1 S	1,7 S ³⁾	4,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Wie beim Golf: Beim Zweiliter-TDI-Motor in Sachen Abgasrückführung nach dem Software-Update genau hinschauen! Auch auffällig: Bei einigen Fahrzeugen landet Kühlmittel im Ölkreislauf.
Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

2.0 TDI 4Motion (Vergleichstest: 25/14), 2.0 TSI (Vergleichstest: 13/15), Variant 2.0 TDI (Vergleichstest: 4/15), GTE (Vergleichstest: 6/18), GTE, Variant 2.0 TSI, Variant 2.0 TDI (Konzeptvergleich: 2/16).

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

Oberklasse

Autos dieser Klasse werden fast ausschließlich als Dienstwagen erstzugelassen, für Privatkunden sind sie als Neuwagen meist zu unwirtschaftlich. Das ändert sich allerdings, wenn die gut ausgestatteten Modelle auf den Gebrauchtwagenmarkt kommen.

Obwohl große Limousinen und Kombis auch als Gebrauchtwagen nicht gerade günstig sind, existiert eine rege Nachfrage danach. Vor allem ältere Exemplare mit einer hohen Laufleistung sind gefragt. Interessant sind rund acht Jahre alte Modelle um 100 000 Kilometer, die es aktuell erst zu Preisen ab etwa 24 000 Euro gibt, rund 4000 mehr als vor einem Jahr.

In dieses Suchraaster fallen vor allem Modelle der oberen Mittelklasse wie zum Beispiel ein BMW 530d oder ein Mercedes E 350 BlueTec mit Euro-6-Diesel. Die beliebten Kombis dieser Baureihen sind etwa 2000 Euro teurer, nur beim Skoda Superb gibt es die familienfreundlichere Variante günstiger als anderswo. Nochmals deutlich mehr kosten Spitzenlimousinen wie BMW Siebener oder die Mercedes S-Klasse, deren letzte Generationen mit überschaubarer Laufleistung bei etwa 42 000 Euro ansetzen.

Über die keineswegs ärmliche Serienausstattung hinaus haben sie meist modernste Technik sowie viele weitere Komfort- und Sicherheits-

Extras an Bord, die erst Jahre später in kleinere Klassen vordringen. Und neben starken Motoren mit Automatikgetriebe sind auch Exemplare mit Allradantrieb immer häufiger zu finden.

Noch etwas ist wichtig: Da gerade viele Fahrzeuge aus der oberen Mittelklasse als Dienstwagen eingesetzt und geleast wurden, sind sie gut gewartet. Denn ein lückenloses Scheckheft ist meist eine Voraussetzung von Leasingverträgen im Firmenwagengeschäft. Wer diesen Vorteil nutzen möchte, der sollte auf Autos aus erster Hand achten, die oft nicht älter als vier Jahre sind. Zwar liegen die Gebrauchtwagenpreise deutlich über 30 000 Euro, doch im Vergleich zum Neuwagen hat das Auto mehr als 50 Prozent des Werts verloren – der höchste Restwertverlust ist somit überstanden.

Dieser Rückgang berührt aber nicht die Nebenkosten. Bevor Sie sich für ein Oberklassemodell entscheiden, sollten Sie einen Blick auf die Ausgaben für Versicherung, Wartung und Kraftstoff werfen, denn all das geht richtig ins Geld.



Seite 122: Audi A6/A7



Seite 124: BMW Fünfer



Seite 126: BMW Siebener



Seite 127: Jaguar XF



Seite 128: Mercedes E-Klasse



Seite 130: Mercedes S-Klasse



Seite 131: Skoda Superb

Audi A6, A7

Selbst nach vielen Jahren und Kilometern steht die Oberklasse-Baureihe noch sehr solide da. A6 und A7 sind auch als Gebrauchte ihr Geld wert.

Als dritte Karosserievariante neben Limousine und Kombi hatte Audi der vierten, von 2011 bis 2018 gebauten A6-Generation (Typ 4G) erstmals eine flachere, gestreckte Fließheckversion mit großer Heckklappe namens A7 Sportback zur Seite gestellt, die bereits im Herbst 2010 auf den Markt kam.

Zur Einführung der A6-Limousine im Frühjahr 2011 standen zwei V6-Benziner als 2.8 FSI und als Dreiliter-Kompressor mit 300 PS sowie die abgasseitig problematischen Dreiliter-TDI mit 204 und 245 PS zur Wahl.

Mit dem Start des Avant folgten im Herbst 2011 noch Zweiliter-Vierzylinder als Benziner (180 PS) und Diesel (177 PS), die aber ebenfalls nur Euro 5 schafften. Erster Euro-6-Motor war der kräftige und drehfreu-

dige Biturbo-V8 im RS 6 mit 560 PS. Mit dem Facelift im September 2014 wurden dann auch die anderen Aggregate auf Euro 6 umgerüstet und ein 1.8 TFSI mit 190 PS als neue Basismotorisierung eingeführt.

Der A6 bietet bereits als Limousine viel Platz für Passagiere und Gepäck (530 Liter). Wer noch mehr Stauraum und Eleganz benötigt, wählt den A7 Sportback (535 bis 1390 Liter) oder den gebraucht kaum teureren Kombi A6 Avant mit 565 bis 1680 Litern Volumen. Deutlich teurer wird dagegen die kunststoffbeplante und etwas höhergelegte Variante A6 Allroad mit serienmäßigem Allradantrieb gehandelt.

Karosserie und Interieur überzeugen selbst nach 100 000 Kilometern mit hoher Funktionalität und Qualitätsanmutung, un-

seren Dauertest überstand ein A6 Avant quasi neuwertig. Auch ein später dauergetesteter S6 zeigte sich von den Strapazen der häufigen Nutzerwechsel unbeeindruckt.

Wie in der oberen Mittelklasse üblich bieten A6 und A7 eine umfangreiche Sicherheitsausstattung, die sich mit zahlreichen Extras von Spurhalte- und Spurwechsel- sowie Nachtsichtassistent bis zum Pre Sense erweitern lässt. Schon das Standardfahrwerk mit Fünflenker-Vorderachse bietet einen sehr guten Kompromiss aus Komfort und Dynamik. Durch die optionale Luftfederung mit Niveauregulierung wird der Komfort nochmals besser.

Ältere Navi-Systeme verlieren bei versäumten Updates an Präzision. Mobiltelefone leisten heute mehr. *Jörn Thomas*

Fahrwerk Bereits das aufwendig gemachte, stahlgefederte Standardfahrwerk bietet guten Komfort, der sich mit adaptivgedämpften und luftgefederten Varianten noch steigern lässt



Interieur Kleine Schwachstelle: Es lohnt sich, auf die Haltenasen der Sonnenschutzrollos in den Fondtüren zu achten – sie brechen häufig



Bequeme Polster, reichlich Platz: Der Fond eines Audi A6 ist definitiv fernreisetauglich – auch bei der Limousine

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mit den 1,8 oder zwei Liter großen Turbobenzinern ist der A6 ausreichend motorisiert. Noch besser harmonisiert er allerdings mit dem 3.0 TDI V6 samt SCR-Abgasreinigung (auf Euro 6 achten). Sportlich: Vierliter-V8 in S6 (420 PS) und RS 6 (560 PS).

Limousine	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TDI Quattro
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1798	1984	2967
Leistung	140 (190)	185 (252)	160 (218)
bei 1/min	bei 4200	bei 5000	bei 4000
max. Drehm.	320 bei 1400	370 bei 1600	400 bei 1400
Nm bei 1/min			
Leergewicht/Zuladung	1610/505	1670/505	1770/505
kg			
Länge x Breite x Höhe	4933 x 1874 x 1455	4933 x 1874 x 1455	4933 x 1874 x 1455
mm			
Gepäckraum	530	530	530
l/VDA			
Höchstgeschw.	233	250	245
km/h			

Welches Modelljahr?

Das Qualitäts- und Verarbeitungsniveau stimmt von Anfang an, was sowohl für die technische Haltbarkeit als auch die optische Anmutung gilt. Ob Spaltmaße, Passungen oder Oberflächengüte von Stoff, Lack oder Kunststoff: alles top. Vorsicht ist höchstens bei V6-Modellen vor 2013 geboten: Bei den Benzinern kam es zum Rückruf wegen undichter Einspritzleitungen, beim Diesel zu Ausfällen des Bremskraftverstärkers. Zwischen 2012 und 2014 gab es auch eine Hybridvariante. Erst beim aktuellen Modell ab 2018 sind Mildhybride und ein Plug-in-Hybrid erhältlich.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Navigationssystem (aktuellen Stand beachten!) und Einparkhilfe sollten immer an Bord sein, für Langstreckenfahrer zusätzlich die Luftfederung und der adaptive Tempomat. Wenn sie nicht bereits serienmäßig sind, machen Automatikgetriebe und Allradantrieb das Leben leichter und sicherer. Ebenfalls sinnvoll: die effizient arbeitenden Optionssysteme.

Was kostet er?

Rund zehn Jahre alte A6 – meist mit kleinem Motor und hoher Laufleistung – kosten ab 12 000 Euro, egal ob als Kombi oder Limousine. Ältere Benzinern sind seltener und etwas teurer. Wer um die 20 000 Euro investiert, hat eine große A6-Auswahl an Motorisierungs- und Ausstattungsoptionen mit rund 80 000 km.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TDI	im Jahr	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TDI
2021	–	–	–	Steuer	122,–	126,–	325,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	560,–	611,–	687,–
2019	–	–	–	Teilkasko	169,–	197,–	253,–
2018	23 416,–	26 122,–	25 547,–	Vollkasko	724,–	868,–	1 251,–
2017	22 311,–	23 608,–	24 305,–	Wartung	369,–	393,–	418,–
2016	19 433,–	21 619,–	21 566,–	l/100 km	5,9 S	5,9 S	4,4 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Verarbeitung wie in allen Audi-Modellen top. Schwachpunkte, auf die es zu achten lohnt: Der MMI-Bildschirm neigt zu Ausfällen, zudem verschleiben die hinteren Bremsbeläge bei Modellen mit ACC schneller. *Daniel Kilgus*

Tests in diesen Ausgaben

A6 2.0 TDI (Test: 8/11, Vergleichstest: 24/11, 23/14), A6 3.0 TDI (Dauertest: 24/14), A6 2.0 TFSI (Vergleichstest: 6/12), A6 2.8 TFSI (Vergleichstest: 4/13), A6 Avant 2.0 TFSI (Vergleichstest: 1/16).

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

Antrieb Auffälligkeiten: Vierzylinder-Benziner schwitzen vereinzelt im Bereich der Zylinderkopfhaube, undichte Kühlmittelpumpe bei 2.0 TDI und TFSI. Kein Tipp: die stufenlose Automatik Multitronic



Licht Für Vielfahrer lohnen sich die Optionssysteme. Sie leuchten die Fahrbahn speziell unter schwierigen Bedingungen effektiv aus



Sie brauchen Platz? Dann ran an den beliebten A6 Avant. Sie wollen Eleganz? Dann ist der A7 Sportback Ihr Ding

BMW Fünfer

Der Fünfer ist ein zuverlässiger Alltagsbegleiter. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt findet man mittlerweile eine große Auswahl an Modellen der siebten Generation.

Klar, dass der Fünfer als Dienstwagen sehr beliebt ist; wer einen luxuriösen und agilen Langstreckenwagen sucht, dürfte genau hier fündig werden. Die noch aktuelle, siebte Generation (G30) wurde zum Modelljahr 2017 eingeführt, sie gibt es mittlerweile in großer Auswahl als Gebrauchtwagen. 2020 kam ein Facelift.

Im früheren F10-Modell gab es anfangs die kultivierten Reihensechszylinder auch ohne Aufladung und mit weniger Leistung, etwa im 523i (204 PS) und 528i (258 PS); doch diese wurden sukzessive von Vierzylinder-Turbomotoren verdrängt. Auf große Stückzahlen kamen und kommen die sparsamen Diesel, wobei sich der 520d als besonders effizient erweist. Er erfüllte bereits im Vorgänger seit 7/2013 die Euro-6-Norm, wird

aber bisweilen von einem sich zusetzenden Abgasrückführungsventil heimgesucht. Auf ähnliche Probleme sollte auch die siebte Generation geprüft werden.

Wer einen Benziner sucht, findet ein breites Angebot. Angefangen vom vierzylindrigen 520i bis hin zum M5 – Letzterer mit Biturbo-V8 und exorbitanten Fahrleistungen, aber auch exzessivem Benzinverbrauch und hohen Unterhaltskosten.

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

An der Qualität der Materialien gibt es wenig zu bemängeln. Selbst nach Jahren

wirkt ein Fünfer in der Regel hochwertig und frisch im Design. Bei älteren Exemplaren erweist sich aber der iDrive-Bedienknopf noch nicht als so zuverlässig wie heute, gelegentlich quittiert er den Dienst, reagiert dann nicht mehr auf Befehle.

In seiner Klasse zählt der Fünfer zu den sichersten Modellen. Er hat bei Crashtests gute Noten erhalten und wurde von den Neukunden teils mit Extras wie Fernlicht sowie Nachtsichtassistent, Kurvenlicht und Tempolimitassistent konfiguriert.

Ganz Business-Limousine, ist der Fünfer der siebten Generation mit dem Adaptivfahrwerk komfortabel gefedert. Der Touring verfügt übrigens über Luftfederung an der Hinterachse inklusive praktischer Niveauregulierung. *Marcus Peters*

Scheinwerfer sollten auf Stein Schlag überprüft werden. Erstens ist das ein Indiz für forsche Autobahnfahrweise, zweitens geht ein Tausch ins Geld



AGR-Ventil Bei Dieselmodellen prüfen lassen, ob das AGR-Ventil schließt. Undichtigkeiten können zu Bränden führen. Hierzu gab es einen freiwilligen Rückruf des Herstellers

Fahrwerk Relativ häufig auftretende Mängel betreffen rissige Hinterachslager und Spiel in den Achsgelenken durch ausgeschlagene Spurstangenköpfe



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

Gepäckraum Bei häufigem Beladen verschleißt der Teppichboden im Heckabteil – ein Problem, das allerdings vorwiegend den Touring betrifft



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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Feine Triebwerke sind die Reihensechszylinder – zum Beispiel der 535i. Wer dagegen häufig lange Strecken zurücklegen möchte, ist günstig im 520d (Euro 6 schon im F10 ab 7/13) unterwegs, der sich mit weniger als 6 l/100 km bewegen lässt.

	520i	535i	520d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	1997	2979	1995
Leistung			
kW (PS)	135 (184)	225 (306)	140 (190)
bei 1/min	5000	5800	4000
max. Drehm.	270 bei 1250	400 bei 1200	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1670/535	1750/535	1695/535
Länge x Breite x Höhe	4907 x 1860 x 1475	4907 x 1860 x 1475	4907 x 1860 x 1475
Gepäckraum	l/VDA	520	520
Höchstgeschw.	235	250	236

Welches Modelljahr?

Die sechste Generation (F10) ab 2010 ist immer noch eine Empfehlung, weil sie erstens günstig ist und zweitens relativ wenig zickt. Wer seine Suche bei den Benzinern auf die schwächeren Reihensechszylinder beschränken will, für den kommt keines der Modelle nach dem Facelift 2013 infrage – da gab es diese Motoren nicht mehr. Generation sieben (G30) ist vorwiegend vierzylindrig am Markt anzutreffen, hier wird vor allem der 520d als junger Gebrauchter mit geringer Laufleistung gesucht. Gleiches gilt übrigens für den Plug-in-Hybrid 530e iPerformance; ihn gab es bei Generation sieben ab Modelljahr 2017.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Navigationssystem und Bi-Xenon-Scheinwerfer (später LED) zählen zu den empfehlenswerten Extras – ebenso wie das Head-up-Display. Diese Ausstattungsdetails finden sich häufig im Fünfer, denn bei der bereits gut ausgestatteten Basis blieb es selten. Wer in den Bergen wohnt, sollte zu einer Allradvariante greifen. Nur sie bietet gute Traktion auf Schnee.

Was kostet er?

Obwohl Premium-Autos einem hohen Wertverlust unterliegen, sind sie selten Schnäppchen: neun bis elf Jahre alte Benziner bis 100 000 Kilometer sind ab etwa 18 000 Euro zu haben. Als Diesel (meist 520d) sind sie verbreiteter und kosten etwa gleich viel.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	520i	535i	520d	im Jahr	520i	535i	520d
2021	–	–	–	Steuer	148,-	242,-	228,-
2020	33 668,-	–	36 510,-	Haftpflicht	521,-	532,-	695,-
2019	30 434,-	–	31 574,-	Teilkasko	285,-	301,-	320,-
2018	27 936,-	–	29 584,-	Vollkasko	854,-	961,-	1209,-
2017	24 829,-	25 224,-	26 909,-	Wartung	324,-	422,-	397,-
2016	–	22 061,-	23 768,-	l/100 km	6,4 S	8,0 S	4,3 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

518d Touring (Vergleichstest: 5/15), 520d (Vergleichstest: 8/16), Fünfer (Kaufberatung: 18/17), 530d Touring xDrive (Vergleichstest: 4/18), 530i (Vergleichstest 3/18), 540i xDrive (Vergleichstest 23/20).

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

BMW Siebener

Die sechste Generation mit dem Kürzel G11/G12 wurde von 2015 bis 2022 gebaut. Die Luxuslimousine hat viele Stärken – Schwächen sind bislang nicht bekannt.



Der Eindruck täuscht nicht: Die sechste Generation des Siebener, die BMW von 2015 bis 2022 baute, wirkt optisch schlank und ist es auch. Der 750i mit 4,4-Liter-V8-Benziner und Allradantrieb wiegt 91 Kilogramm weniger als ein vergleichbar ausgestatteter Vorgänger. Die aufwendige Karosseriestruktur mit Carbonelementen im Dachbereich zahlt sich also aus.

Der Siebener fährt sich äußerst agil, mit der optionalen Allradlenkung vielleicht sogar etwas zu hibbelig. Gleichzeitig erreicht sein Federungskomfort (Luftfederung und Adaptivdämpfer serienmäßig) das Niveau der Mercedes S-Klasse. Das Raumangebot ist erstklassig, besonders in der Langversion mit ihren 3,21 Meter Radstand. Die Verarbeitung wirkt akkurat, und das ausgereifte iDrive-System macht die Bedienung leicht.

Die durchzugsstarken und kultivierten Dreiliter-Dieseln passen hervorragend zu der großen Limousine, gern schon in der 265 PS starken Basisconfiguration. Wenn's etwas mehr sein soll, dann zum Biturbo-740d mit 320 PS greifen und nicht zum Top-Diesel 750d. Sein vierfach aufgeladener Motor wirkt vor allem bei Vollast weniger souverän, als es seine 400 PS vermuten lassen.

Auch bei den Benzinern gilt: Basis gut, alles gut – 740i mit sechs Zylindern und 326 PS, passt. Der V8 im 750i (bis zu 530 PS) ist schon ein luxuriöser Motor. Und wer echten Antriebsüberfluss sucht, nimmt den bis zu 610 PS starken V12 im M760i. Von 2016 an ergänzten Plug-in-Hybride die Palette – zunächst mit einem Vierzylinder-Benziner und 326 PS Systemleistung, ab 2019 mit sechs Zylindern, 394 PS und 56 km rein elektrischer Reichweite. Alle Siebener-Motoren sind mit einer Achtgangautomatik verbandelt, die stärksten von ihnen auch mit dem Allradantrieb xDrive.

Die Auswahl an gebrauchten Siebenern ist bei Vertragshändlern naturgemäß besonders groß. Dort kann der Kunde gleich ein Wartungspaket für eine bestimmte Laufzeit zum Fixpreis kaufen. Denn mag der Siebener auch recht schlank sein – seine Unterhaltskosten sind es keineswegs.

Jens Dralle



Gemessen an seiner Kraft verbraucht der V8-Benziner nicht viel. Der Plug-in-Hybrid kommt sogar mit 7,0 l/100 km aus



Die Siebener-Varianten mit um 14 Zentimeter verlängertem Radstand liefen intern unter dem Modellkürzel G12

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Sowohl beim Diesel als auch beim Benzinern reicht die Basismotorisierung, also 730d und 740i. Der Plug-in-Hybrid war schon vor der Modellpflege kultiviert (740e), aber erst danach souverän (745e), weil ein R6-Benziner den Vierzylinder ersetzte.

Siebener Normalversion	740i	740e	730d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6 2998	Reihe/4 1998	Reihe/6 2993
Hubraum	cm³		
Leistung	kW (PS) bei 1/min	240 (326) bei 5500	240 (326) bei 5000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	450 bei 1380	500 bei 1250
Leergewicht/Zuladung	kg	1800/600	1975/610
Länge x Breite x Höhe	mm	5098 x 1902 x 1478	5098 x 1902 x 1478
Gepäckraum	l/VDA	515	420
Höchstgeschw.	km/h	250	250

Welches Modelljahr?

Die Unterschiede über die sieben Jahre Bauzeit hinweg sind gering, nur das Infotainment wurde laufend aktualisiert. Alle Siebener halten die Limits der Abgasnorm Euro 6 ein. Die Modellpflege vom Frühjahr 2019 brachte unter anderem eine größere Niere, voll-digitale Anzeigen sowie Verbesserungen beim Geräuschkomfort und den Assistenzsystemen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Aufwendiges Navigationssystem mit Gestensteuerung, adaptive LED-Scheinwerfer und schlüsselloses Zugangssystem sind immer drin. Sinnvolles Extra: die äußerst bequemen Komfortsitze. Die Hinterradlenkung ist entbehrlich, ebenso das Laserlicht.

Was kostet er?

Vierjährige 730d mit weniger als 100 000 Kilometern Laufleistung stehen ab etwa 38 000 Euro beim BMW-Händler. Die 740i-Benziner sind dagegen rar und kosten 5000 Euro mehr. Zu ähnlichen Preisen gibt's Plug-in-Hybride mit Vierzylinder (740e), der 745e kostet ab 60 000 Euro. Auch die PHEVs sind selten.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	740i	740e	730d	im Jahr	740i	740e	730d
2021	–	–	–	Steuer	266,–	40,–	333,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	567,–	553,–	700,–
2019	–	–	42 951,–	Teilkasko	418,–	450,–	376,–
2018	36 926,–	41 661,–	37 302,–	Vollkasko	1610,–	1107,–	1329,–
2017	33 817,–	38 927,–	34 021,–	Wartung	534,–	463,–	488,–
2016	30 343,–	35 952,–	31 194,–	l/100 km	7,9 S	2,1 S ²⁾	4,5 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+ 13,1 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Qualität innen wie außen, hohes Niveau der Grundausstattung, viel Platz, relativ niedriger Verbrauch – der Siebener hat viel zu bieten. Dagegen stehen klassentypisch sehr hohe Unterhaltskosten. Checken, ob die Rückrufe von 2017 und 2018 erledigt sind. *Karsten Retkowski*

Tests in diesen Ausgaben

750i (Vergleichstest: 23/15), 730d (Vergleichstest: 4/16), 750d (Vergleichstest: 26/16), 740Le iPerformance (Vergleichstest: 3/17), M760Li (Test: 15/17), 740i (Vergleichstest: 21/17), 745e (VT: 11/21)

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

Jaguar XF

Der große Unbekannte aus England ist ein klassischer, fein gemachter Konkurrent zu E-Klasse, Fünfer und Co. Wie schlägt sich der Jaguar als Gebrauchtwagen?



Dass der Jaguar XF edel daherkommt und mit eigenständigem Design, Leder, Holz und Alu glänzt, ist auf den ersten Blick unverkennbar. Weit weniger verbreitet sind dagegen klare Aussagen über dessen Haltbarkeit als Gebrauchtwagen. Selbst der oft überquellende Wissensschatz der Stammtische ist in dieser Hinsicht nicht besonders ergiebig.

Fest steht jedoch, dass der zweifelhafte Ruf britischer Verarbeitungsqualität des letzten Jahrhunderts hier ad acta gelegt werden darf. Die zweite, seit 2015 gebaute Generation des XF (Typ X260) ist piekfein gemacht und bewegt sich in Sachen Karosserieverarbeitung, Lackauftrag und Innenraumqualität auf Augenhöhe mit der teutonischen Konkurrenz. Spätestens seit der großen Modellpflege 2020 lassen sich das fein auflösende Infotainmentsystem und die Fahrassistenz sogar intuitiv bedienen, passend zum stilvollen Auftritt.

Selbst mit einem Vierzylinder-Diesel unter der dick gedämmten Haube wahrt er seine Würde. Die Ingenium-Motoren zeichnen sich durch recht hohe Laufruhe und niedrige Verbräuche aus. Bei vorschriftsmäßiger Wartung sind sie durchaus haltbar. Nicht ganz so rosig sieht es mit der Zuverlässigkeit bei den Dreiliter-V6-Selbstzündern aus, die bisweilen mit Lagerschäden, häufiger aber mit allerlei Verkokungen im Bereich der Abgasrückführung zu kämpfen haben.

Die Benzinler, ein Vierzylinder und ein V6 in diversen Leistungsstufen, glänzen mit feiner Laufkultur, machen zudem selten ernsthaft Ärger. Jaguar strich 2020 beim XF jedoch alle Sechszylinder aus dem Angebot. Lob verdient auch die in den meisten Versionen serienmäßig verbaute ZF-Achtstufenautomatik.

Hat der Schönling aus Coventry einige Jahre und viele Kilometer hinter sich, kommt es allmählich zu verschleißbedingten Poltergeräuschen aus dem Fahrwerk. A6- und E-Klasse-Fahrer kennen das. Dauernervig ist allein die meist unzuverlässig funktionierende Verkehrszeichenerkennung, die oft ihren Teil zum dynamischen Ruf der Jaguar-Fahrer beiträgt.

Andreas Jüngling



Die umlaufende Leiste im feinen Cockpit tragen nur Vorfacelift-XF, ebenso den V6-Diesel. Er ist auf penible Wartung angewiesen



Den XF mit Alu-Karosserie gibt es auch als Kombi mit Hinterrad- oder Allradantrieb. Ins Heck passen 563 bis 1342 Liter

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Seit 2020 gibt's den XF nur noch mit Vierzylindern, die schon in den Basisversionen objektiv ausreichen. Genießer dürfen zum klangstarken V6-Benziner greifen. Meiden Sie die teils problematischen V6-Diesel und Exemplare ohne Konsequente Wartungshistorie.

	20t	S	20d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4 1997	V/6 2995	Reihe/4 1999
Hubraum	cm³		
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 5500	147 (200) bei 5500	280 (380) bei 6500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 320 bei 1200	450 bei 4500	430 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg 1635/625	1710/620	1585/665
Länge x Breite x Höhe	mm 4954 x 1880 x 1457	4954 x 1880 x 1457	4954 x 1880 x 1457
Gepäckraum	l/VDA 540	540	540
Höchstgeschw.	km/h 235	250	230

Welches Modelljahr?

Um in Sachen Fahrassistenz und Infotainment auf klassenüblichem Niveau zu sein, empfiehlt sich das Faceliftmodell ab 2020, wobei auch zuvor bereits alles Lebensnotwendige an Bord ist. Viele Facelift-Neuerungen sind dagegen vor allem optischer Natur.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Dass die Basislinie Pure ab Werk etwas geizig daherkam, stört Gebrauchtkäufer kaum. Denn die meisten XF tragen höherwertige Ausstattungen und werden selbst durch feines Leder oder das große Panorama-schiebedach nicht teurer. Gönnen Sie sich das!

Was kostet er?

Günstige Vierzylinder-Diesel unter 100 000 Kilometern beginnen bei rund 20 000 Euro. Schwierig ist es dagegen, die seltenen Benzinler unter 25 000 Euro zu finden. Gute V6 beginnen bei 28 000 Euro. Der Kombi Sportbrake ist durchweg selten und teuer. Hier ist die Konkurrenz aus Deutschland günstiger zu finden.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	20t	S	D200	im Jahr	20t	S	D200
2021	-	-	-	Steuer	158,-	266,-	228,-
2020	-	-	22 806,-	Haftpflicht	568,-	477,-	652,-
2019	-	-	20 831,-	Teilkasko	225,-	215,-	180,-
2018	25 231,-	33 809,-	17 783,-	Vollkasko	915,-	1030,-	871,-
2017	23 181,-	29 411,-	-	Wartung	302,-	405,-	342,-
2016	-	25 184,-	-	l/100 km	6,8 S	8,3 S	4,3 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes E-Klasse

Wie ihre Vorgänger war auch die E-Klasse der Baureihe W 212 mit ihrem außergewöhnlich guten Komfort ein Liebling der Vielfahrer.

Der Kauf einer Mercedes E-Klasse ist der Sprung ins automobiler Oberhaus. Egal ob Limousine, Kombi, Coupé oder Cabrio – schon ab der Basis bieten alle viel Komfort, Sicherheit und Qualität. Die breite Palette an Motoren und Ausstattungen eröffnet dem Gebrauchtwagenkäufer eine maximale Auswahl mit immer noch gutem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Bereits die Basisbenziner und -diesel mit 150 bis 184 PS sind ausreichend kräftig für den Alltag; wer Fahrspaß sucht, sollte jedoch eine Stufe weiter oben einsteigen. Dort bieten die V6-Triebwerke mehr Druck und Laufkultur. Zum komfortablen Charakter passt eine Automatik besser als ein Schaltgetriebe. Die Vierzylinder (Benziner und Diesel) kränkeln in einzelnen Fällen an der

Steuerkette oder verlieren Kühlmittel über den AGR-Kühler (nur Diesel). Der sehr solide V6-Diesel nervte bis 2012 mit undichten Ölkühlern (teure Reparatur). Aufmerksamkeit gebührt dem Hinterachsträger, der im Verborgenen durchrosten kann. Hier regelt Mercedes allerdings kulant – kein Problem.

Obwohl hierzulande die Hälfte der Neuwagen als T-Modell geordert wurde, liegen die Gebrauchtpreise des maximal geräumigen Kombis auf hohem Niveau. Mit Dachreling, Lastenverankerung und hinterer Luftfederung mit Niveauregelung ist er serienmäßig praxisingerecht ausgestattet.

Während die solide Machart über jeden Zweifel erhaben ist, hängt der Qualitätseindruck auch von der Zusatzausstattung ab. Zwar wirkt die Basis bereits gediegen, aber

noch weit entfernt vom fast grenzenlosen Luxus der einst teuren Ausstattungen Elegance und Avantgarde. Das Kunstleder Artico (als Teilleder im Avantgarde Serie) reißt im Alter fast immer am Fahrersitz ein. Einen Sicherheitsgewinn bedeutet das Paket aus automatischer Abstandsregelung mit Bremsfunktion, Spurhalte- und Totwinkelassistent. Sehr empfehlenswert sind auch die Bi-Xenon- oder LED-Multibeam-Scheinwerfer sowie die Parktronic.

Luxusklassig schwebt man mit der optionalen Adaptiv-Luftfederung selbst über mieseste Fahrbahnen. Andererseits: Bereits das Basisfahrwerk schluckt Unebenheiten so geschmeidig, dass man auf die Airmatic verzichten und sich eher einen stärkeren Motor gönnen könnte. *Jörn Thomas*

Karosserie Unbedingt darauf achten, dass die Fondtüren funktionieren. Schloss und Griffmechanik bereiten öfter Probleme, sodass sich die Fondtüren nicht mehr öffnen lassen



Fahrwerk Die stahlgefederte Basis ist schon enorm geschmeidig, doch die luftgefederte, adaptivgedämpfte Option setzt noch einen drauf. Das kann die Luxusklasse kaum besser



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unter der Vielzahl von Aggregaten bei der E-Klasse stechen drei heraus: der sparsame Zweiliter-Diesel, der günstige Basisbenziner und der kultivierte, souveräne V6-Turbobenziner mit starken Fahrleistungen.

	E 220 d	E 200	E 400
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1950	1991	2996
Leistung	143 (194)	135 (184)	244 (333)
bei 1/min	bei 3800	bei 5500	bei 5500
max. Drehm.	400 bei 1600	270 bei 1200	480 bei 1400
Nm bei 1/min			
Leergewicht/Zuladung	1680/640	1735/565	1845/545
kg			
Länge x Breite	4923 x 1852	4868 x 1854	4868 x 1854
mm			
x Höhe	x 1468	x 1471	x 1471
Gepäckraum	540	540	540
l/VDA			
Höchstgeschw.	240	233	250
km/h			

Welches Modelljahr?

Bis auf Diesel ohne Euro 6 sind E-Klassen der letzten zwei Generationen empfehlenswert, Modelle nach dem Facelift von 2013 sind ausreichend am Markt vertreten und stets einen Tipp wert. Vom W 213 gibt es eine reichhaltige Auswahl, teils schon mit aktueller Abgas-Einstufung, teils aber schon mit kritischem OM 654-Diesel (schwache Steuerkette).

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Mit dem Avantgarde ist oft eine Tieferlegung verbunden, ebenso beim sehr beliebten AMG-Sportpaket. Die Linie Elegance (ab 2016 Exclusive) lässt den Innenraum noch hochwertiger erscheinen und passt gut zum Charakter. Parkassistent, Navi sowie Xenon- oder LED-Scheinwerfer kosten Aufpreis, sind aber im Alltag und beim Wiederverkauf sinnvoll. Einzig das Navigationssystem und Infotainment könnten im Lauf der Zeit spürbar veralten. Wer öfter unter erschwerten Bedingungen unterwegs ist, sollte ruhig 4Matic-Modelle (auch als Vierzylinder) in Erwägung ziehen.

Was kostet er?

Die Basislimousine E 200 von 2015 mit weniger als 100 000 km ist für unter 20 000 Euro zu haben. Schicke E 400 als Limo oder Kombi mit geringer Laufleistung gibt es um 30 000 Euro, Sechs- und Achtzylinder mit toller Ausstattung um 38 000 Euro. E 220 Diesel in gutem Zustand beginnen bei knapp 25 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	E 220 d	E 200	E 400	im Jahr	E 220 d	E 200	E 400
2021	–	–	–	Steuer	204,-	134,-	202,-
2020	36 034,-	–	–	Haftpflicht	774,-	566,-	587,-
2019	32 993,-	29 625,-	–	Teilkasko	236,-	169,-	198,-
2018	30 230,-	27 855,-	35 047,-	Vollkasko	1115,-	795,-	1041,-
2017	28 544,-	25 760,-	33 165,-	Wartung	414,-	392,-	469,-
2016	25 945,-	23 245,-	29 605,-	l/100 km	3,9 D	6,1 S	6,9 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

E 200 (Vergleichstest: 10/17), E 200 T (VT.: 6/12), E 200 CDI T (VT.: 12/11), E 220 CDI Cabrio (Test: 11/10), E 200 T (Test: 7/13), E 400 (VT.: 9/17), W212 allgem.: (Gebrauchtkaufberatung: 17/22).

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



Im Stil gehört das viersitzige Cabrio (und das Coupé) zur E-Klasse, doch die Technik stammt von der C-Klasse. Der W 213 (kleines Bild) ist seit 2016 am Start, seit Juni 2020 mit großem Facelift versehen



Es gibt kaum ein komfortableres automobiles Multitool als das T-Modell. Mit Euro-6-Motor ist es nahezu perfekt

Antrieb Die Basismotoren fühlen sich immer etwas nach Basis an, obwohl sie ordentliche Topspeeds ermöglichen. Wer mehr Kraft spüren will, sollte sich aus der Leistungsmittle bedienen, gern mit V6



Licht In der Basis leuchten E-Klassen gern mit Halogen. Hier lohnt sich der Aufpreis für die hervorragend arbeitenden Bi-Xenon- oder LED-Systeme mit Fernlichtassistent und aktivem Kurvenlicht

Mercedes S-Klasse

Mercedes setzte 2013 mit der Baureihe W 222 die Oberklasse-Messlatte. Deren Technik ist komplex, aber chronische Krankheiten sind nicht bekannt.



Die neue S-Klasse W 223 strotzt vor Digitalisierungs-, Infotainment- und Assistenz-Hightech sowie teilelektrifizierten Motoren. Dagegen wirkt der Vorgänger W 222 fast prähistorisch, obwohl technisch immer noch weit vorn. Für Gebrauchtwagenkäufer sollte der Modellwechsel von Vorteil sein, dürfte er doch die W-222-Preise erschwinglicher werden lassen.

Bei der Metamorphose vom W 221 zum W 222 endete die Ära der Saugmotoren in der Mercedes S-Klasse. Abgesehen vom selten verkauften S 400 Hybrid sind alle Triebwerke aufgeladen: die Benziner und der Vierzylinder im Dieselhybrid S 300 h von zwei Ladern, die nicht elektrifizierten Selbstzünder von Single-Turbos. Keine Angst vorm Diesel übrigens: Alle W-222-Motoren erfüllen Euro 6. Wer den erst Ende 2018 nachgeschobenen Teilzeit-Elektriker S 560 e haben will, trifft aktuell noch auf ein sehr hochpreisiges Angebot. Unter 65 000 Euro geht selten etwas.

Die um 13 Zentimeter gestreckte Langversion ist in den Internetbörsen gut vertreten, ihr Aufpreis schlägt sich bei den Gebrauchtwagenpreisen kaum nieder. Ob man den zusätzlichen Fondraum braucht, muss jeder selbst wissen, schließlich bietet bereits die Kurzversion viel Platz. Der Kofferraum fasst 510 bis 530 Liter.

Wegweisend ist das Cockpit. Zwei Displays verschmelzen zu einem Widescreen, auf dem links die Instrumente samt Zusatzinformationen und rechts alles Relevante in Sachen Navigation und Infotainment dargeboten wird. Die Funktionsfülle lässt sich über einen Dreh-Drück-Controller auf der Mittelkonsole steuern, und ein ganzes Arsenal von Assistenzsystemen unterstützt den Fahrer.

Generell zeigt der W 222 eine exzellente Material- und Verarbeitungsqualität, nur die Abgasanlage und einzelne Fahrwerkskomponenten unterliegen einem erhöhten Verschleiß. Chronische Beschwerden gibt es zwar nicht, Probleme mit der Elektronik, den Assistenzsystemen oder Ölverlust im Alter aber durchaus. Wie bei allen hoch technisierten Autos sollte beim Gebrauchtwagen-Check der Fehlerspeicher ausgelesen werden.

Thomas Harloff



Infotainment-Befehle gibt man per Dreh-Drück-Steller weiter. Bequeme Sitze sind Standard, sie knarzen aber manchmal



Der 4,7-Liter-Biturbo-V8 des S 500 passt mit sanfter, aber kraftvoller Leistungsentfaltung gut zum S-Klasse-Charakter

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	S 500	S 300 h	S 350 d
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8	R/4	V/6
Hubraum	4663 cm ³	2143	2925
Leistung	kW (PS)	335 (455)	170 (231)
	bei 1/min	bei 5250	bei 3800
			bei 3400
max. Drehm.	Nm bei 1/min	700 bei 1800	500 bei 1600
			600 bei 1200
Leergewicht/Zuladung	kg	1995/700	2015/700
Länge x Breite	mm	5116 x 1899	5116 x 1899
x Höhe		x 1496	x 1496
Gepäckraum	l/VDA	530	510
Höchstgeschw.	km/h	250	250

Welches Modelljahr?

Schon bei frühen Modellen kann man zugreifen, echte Kinderkrankheiten blieben aus. Seit 2014 umfasst die Modellpalette zusätzlich die V12-Versionen S 600 und S 65 AMG sowie den S 500 Plug-in Hybrid. 2015 kamen der S 400, die Maybach-Varianten und die Neunstufenautomatik (außer V12) hinzu. Facelift 2017.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Echtes S-Klasse-Feeling erlebt nur, wer ein Auto mit dem Fahrassistentpaket, dem Zauberfahrwerk Magic Body Control und LED-Ambiente-Licht fährt. Soll die S-Klasse eine Chauffeur-Limousine sein, unbedingt auf Klappstische und Massagesitze im Fond achten.

Was kostet er?

Frühe W 222 kosten als Benziner mit Laufleistungen bis 200 000 km ab 35 000 Euro. Dieselvarianten sind seltener und bei vergleichbaren Laufleistungen meist etwas günstiger zu haben. Jüngere S 450 ab 2018 mit maximal 70 000 km sind ab 60 000 Euro zu haben.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	S 500	S 300 h	S 350 d	im Jahr	S 500	S 300 h	S 350 d
2021	-	-	-	Steuer	302,-	239,-	363,-
2020	62 617,-	-	55 764,-	Haftpflicht	803,-	962,-	874,-
2019	58 574,-	-	49 420,-	Teilkasko	434,-	466,-	377,-
2018	54 900,-	-	45 008,-	Vollkasko	1297,-	1202,-	1495,-
2017	51 671,-	36 488,-	42 038,-	Wartung	640,-	503,-	540,-
2016	-	34 601,-	-	l/100 km	8,5 S	4,3 D	5,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



In der Oberklasse ist die S-Klasse Benchmark im Hinblick auf Technik, Assistenzsysteme und Komfort. Tipp: Wer BlueRay-Filme schauen will, sollte die Baujahre 2013 und 2014 meiden.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

S 500 (Test: 20/13), S 400 h (Test: 5/14), S 63 AMG 4Matic (Vergleichstest: 3/14), S 300 h/S 350 d/S 400 h (Vergleichstest: 3/15), S 450 4Matic (Vergleichstest: 21/17), S 500 e (Vergleichstest: 3/17).

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

Skoda Superb

Die dritte Generation des überaus geräumigen Skoda bietet noch mehr Komfort und reizvolle Extras. Gebrauchte sind aber noch vergleichsweise teuer.



Wer einen richtig großen und praktischen Kombi sucht, muss sich entweder das Mercedes E-Klasse T-Modell anschaffen oder diesen überaus geräumigen Skoda. Dabei beeindruckt der seit 2015 gebaute Superb Combi nicht nur mit seinem Innen- und Kofferraum, sondern dank optionaler Adaptivdämpfer auch mit einem geschmeidigen Federungs- und Abrollkomfort. Zugleich wirkt das Interieur wohnlich und lässt sich mit attraktiven Extras weiter aufwerten. So können Adaptivtempomat, mitgelenkte Xenon-Scheinwerfer, Dreizonen-Klimaautomatik oder ein aufwendiges Infotainment geordert werden. Die Chromzierleisten an den Türen dürfen allerdings korrosionsbeständiger sein.

Wie beim VW-Schwestermodell Passat steht eine breite Palette an Turbo-Vierzylindern mit 120 bis 280 PS bereit, die alle die Euro-6-Norm erfüllen. Sechs- und siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe sind meist optional, aber oft anzutreffen. Mit höherer Laufleistung neigen sie allerdings vor allem im Stadtbetrieb um Ruckeln, was auf Verschleiß oder eine unsaubere Abstimmung hindeutet. Die stärkeren Motoren bringen ihre Kraft überwiegend per Allradantrieb auf die Straße.

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

Abschließend noch ein Tipp für alle, die ein geräumiges Auto, aber keinen Kombi suchen: Die selten gehandelte Limousine hat meist niedrigere Laufleistungen und ist deshalb eher ein wenig teurer. Sie bietet ähnliche Platzverhältnisse, kaum weniger Ladevolumen (625–1760 Liter) sowie eine große Heckklappe und geteilt umklappbare Rücksitzlehnen.

Michael von Maydell



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



Die Limousine ist gebraucht eher selten zu finden – und kaum günstiger. Dafür aber oft mit weniger Laufleistung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bei den Benzinern ist der kraftvolle und ruhige 1,8-Liter-Turbo erste Wahl. Mehr Druck entwickelt der Zweiliter-TDI, während der 1.4 TSI mit Zylinderabschaltung früh an seine Grenzen kommt. Alle Motoren erfüllen die Euro-6-Norm.

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Bereits die Basismodelle sind gut ausgestattet. Dennoch empfehlen wir die feineren Linien (Ambition, Style). Erst diese Varianten ließen sich beispielsweise mit Xenon-Scheinwerfern und Adaptivdämpfern bestellen. Noch teurer: die offroadige Scout-Variante.

Was kostet er?

Die dritte Generation ist gefragt und teuer. Ein 1.4 TSI oder 2.0 TDI-Combi mit jeweils 150 PS und weniger als 60000 km wird ab 21 000 (Diesel) bzw. 22 000 Euro (Benzin) angeboten. Immerhin sind diese meist gut ausgestattet. Limousinen sind seltener.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI
2021	–	–	–	Steuer	74,–	125,–	236,–
2020	25 539,–	–	27 682,–	Haftpflicht	574,–	669,–	607,–
2019	23 719,–	–	24 714,–	Teilkasko	105,–	147,–	192,–
2018	22 115,–	23 471,–	22 729,–	Vollkasko	403,–	515,–	558,–
2017	19 935,–	20 752,–	19 297,–	Wartung	254,–	275,–	339,–
2016	17 167,–	18 410,–	16 893,–	l/100 km	5,1, S	6,2, S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Florian Schmid

Tests in diesen Ausgaben

Superb 2.0 TSI (Vergleichstest: 13/15), Superb 2.0 TDI (Vergleichstests: 16/15, 7/16), Combi 2.0 TDI (Vergleichstests: 18/15, 16/16, 23/16, 17/17; 19/20), Combi 2.0 TSI (Vergleichstests: 5/18, 19/18, 4/20). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Sportwagen und Cabrios

Schon als Neuwagen sind sie keine Massenautos, und auch am Gebrauchtwagenmarkt ist das Angebot überschaubar und nicht besonders günstig. Diese Modelle sprechen eben eher die Liebhaber an, die mit dem Herzen kaufen.

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

In keinem anderen Fahrzeugsegment werden so hohe Preise aufgerufen, fand eine Auswertung von [autoscout24.de](https://www.autoscout24.de) heraus. Im Schnitt zahlen die Interessenten mehr als 75 000 Euro für beliebte Modelle wie den Porsche 911 und bekommen dafür ein elf Jahre altes Auto, das um die 70 000 km abgespult hat. Es geht aber auch günstiger und jünger – zum Beispiel mit dem kleinen, leichten und äußerst agilen Mazda MX-5. Vier Jahre alte Exemplare mit der damals stärksten Motorisierung (184 PS) gibt es ab 25 000 Euro – deutlich mehr als noch vor Jahresfrist!

Obwohl solche Modelle in der Regel durchaus alltagstauglich und ausreichend komfortabel

sind, kommen ihre Stärken im Stadtverkehr oder auf der täglichen Fahrt zum Büro nicht zur Geltung. Starke Motoren können sich besser auf Reisen entfalten, ein tolles Handling auf kurvigen Landstraßen und die Vorzüge eines geöffneten Verdecks erschließen sich eben am meisten in besonders reizvollen Regionen.

Wer hier nach einem leistungsstarken Modell der oberen Klasse Ausschau hält, sollte aber speziell die Nebenkosten im Blick behalten. Denn wie in der Oberklasse generell liegen nicht nur die Ausgaben für Kraftstoff, Steuern und Versicherung über dem Durchschnitt, sondern auch die Aufwendungen für Wartung oder Reparaturen in der Werkstatt.

Da viele Käufer in diesem Segment gern auf ältere Exemplare ausweichen, damit das Auto ins Budget passt, sollten mögliche Verschleißteile vor dem Kauf gründlich inspiziert werden. Denn bei einstmals teuren Autos wird auch der Tausch der Bremsen, des Auspuffs oder der Reifen meist richtig teuer.



Seite 134: Audi A5



Seite 135: Audi TT



Seite 136: BMW Vierer



Seite 137: Mazda MX-5



Seite 138: Mercedes SLK/SLC



Seite 139: Porsche 911



Seite 140: Porsche Boxster/Cayman



Seite 141: VW Beetle Cabrio

Audi A5

Coupés mit zwei und vier Türen, dazu ein Cabriolet – über zwei Generationen hinweg ist der sportlich-elegante Ableger des A4 vielseitig und beliebt.



Technisch ist der A5 mit dem A4 nahezu baugleich, aber sein Design macht ihn zu einem Audi im Sonntagsstaat – über zwei Generationen (B8 und B9) hinweg. Die erste Variante, ein klassisches zweitüriges Coupé, kam 2007 auf den Markt; zwei Jahre später folgten das Cabriolet mit dem schicken Stoffverdeck und der Sportback mit vier Türen, Fließheck und großer Klappe. Nach dem Facelift im Herbst 2011 lief das Trio noch bis 2016 weiter. Dann erschien der Nachfolger, ebenfalls in drei Ausführungen.

Bei einigen Antrieben der ersten A5-Generation ist Vorsicht angeraten – und zwar bei den Vierzylindern, die von Anfang 2008 bis Mitte 2011 gebaut wurden. Viele dieser 1,8- und 2,0-Liter-TFSI aus der Baureihe EA 888 verbrauchen sehr viel Öl, weil die Löcher an den Abstreifringen verkoken; Motorschäden sind nicht ausgeschlossen. Ein weiteres Sorgenkind ist die Multitronic: Das stufenlose Getriebe bedarf regelmäßiger Ölwechsel, um Probleme mit der Kupplung zu vermeiden. Der Quattro-Antrieb für die stärkeren Modelle ist robust, an der komplex aufgebauten Vorderachse jedoch neigen die Lager der Querlenker bei sportlicher Fahrweise zur frühem Verschleiß.

Beim A5 der zweiten Generation (Facelift 2018) sind die Antriebs-Probleme viel kleiner. Die Multitronic flog raus, der Fortschritt konzentrierte sich auf ein neues, effizienteres Quattro-System, die Hinterachse und die Assistenzsysteme. Generation zwei macht heute den weitaus größten Teil des Gebrauchtwagenangebots aus, jedes zweite Auto ist ein Sportback. Wie beim Vorgänger stehen viele Motorisierungen zur Wahl, von 150 PS bis 450 PS beim RS-Modell. Das Angebot ist deutlich Diesel-lastig.

Bei beiden A5-Generationen handelt es sich um klassische Audi; das bedeutet gute Verarbeitungsqualität und gediegene Anmutung im Innenraum. Ein paar Macken gibt es dennoch: Fensterheber können mitunter eigene Wege gehen, beim Infotainment sind Störungen möglich. 2018 stellte Audi die Bedienung auf ein Touch-Konzept um, das einen Rückschritt brachte. *Heinrich Lingner*



Das Interieur des A5 überzeugt bei der Qualität. Leider entfiel der sinnvolle Dreh-/Drück-Steller beim Facelift 2018



A5-Varianten: Sportcoupés S5/RS 5, das charaktervolle Cabriolet sowie der ebenso elegante wie praktische Sportback

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die starken Vierzylinder sind adäquate Motoren, die V6-Diesels drücken schwer auf die Vorderachse. Der traditionelle permanente Quattro-Antrieb bringt starke Traktion, aber auch Mehrverbrauch. Für Vernünftige: der g-tron, der mit Erdgas läuft.

A5 Sportback	35 TFSI	S5	50 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	V/6
Hubraum	1984	2995	2967
Leistung	110 (150) bei 1/min	260 (354) bei 5400	210 (286) bei 3750
max. Drehm.	270 Nm bei 1350	500 Nm bei 1370	620 Nm bei 2250
Leergewicht/Zuladung	1525/440	1690/425	1735/430
Länge x Breite x Höhe	4673 x 1846 x 1371	4692 x 1846 x 1368	4673 x 1846 x 1371
Gepäckraum	450 l/VDA	465	450
Höchstgeschw.	225	250	250

Welches Modelljahr?

Von 2007 bis 2011 gab es im S5 Coupé einen klangvollen V8-Sauger – er ist ein Geheimtipp für Fans. Aber Finger weg von einem Vierzylinder-Benziner, der zwischen Anfang 2008 und Mitte 2011 vom Band gelaufe ist! Die Diesels wurden 2014 Euro-6 sauber.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basisausführung bietet viele nützliche Ausstattungen wie ESP, Klima- und Audioanlage oder geteilt umlegbare Rücksitzlehnen. Sitzheizung, LED-Scheinwerfer, Einparkhilfe und das adaptive Fahrwerk sind gern genommene Zusatzausstattungen. Lederpolster und die Dreizonen-Klimaautomatik erhöhen das Wohlgefühl in Coupé und Cabrio.

Was kostet er?

Ein Vierzylinder-A5 vor Baujahr 2011 mit weniger als 100 000 Kilometern beginnt bei 12 000 Euro, Cabrios sind nicht sehr viel teurer. Exemplare der zweiten Generation sind unter 22 000 Euro kaum zu haben, auch nicht die Einsteiger-Versionen 35 TDI und TFSI.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	35 TFSI	S5	50 TDI	im Jahr	35 TFSI	S5	50 TDI
2021	32 893,-	–	42 891,-	Steuer	110,-	202,-	399,-
2020	29 904,-	–	38 295,-	Haftpflicht	517,-	395,-	533,-
2019	–	–	33 840,-	Teilkasko	250,-	289,-	305,-
2018	–	40 056,-	31 644,-	Vollkasko	748,-	1243,-	1152,-
2017	–	36 731,-	28 787,-	Wartung	297,-	489,-	416,-
2016	–	31 561,-	–	l/100 km	5,7 S	7,3 S	5,8 D

Quelle: DAT, * Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der A5 ist eng mit dem A4 verwandt – entsprechend ähnlich sind beide technisch einzuschätzen. Zusätzlicher Hinweis: Die Haltenasen der Sonnenschutzrollos an den hinteren Türen brechen häufig. *Martin Reimer*

Tests in diesen Ausgaben

A5 Sportback 1.8 TFSI (Test: 26/11), A5 Sportback 2.0 TDI (Vergleichstest: 3/15), A5 2.0 TDI Coupé (Vergleichstest: 24/2016), A5 40 TDI Cabrio (Vergleichstest: 17/2019).

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

Audi TT

Der sportliche Zweitürer auf der Plattform des A3 ist eine deutlich günstigere Alternative zu reinrassigen Sportwagen – und wie diese sehr agil.



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der Zweiliter-TFSI (230 PS) bietet viel Temperament, beim TTS (310 PS) wird der Kick noch stärker. Beide Vierzylinder sind beim Ölverbrauch unkritisch, im Gegensatz zu ihren Vorgängern. Mächtig Fahrspaß macht der fünfzylindrige TT RS mit seinen 400 PS.

TT Coupé	2.0 TFSI Q.	TTS Quattro	TT RS
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/5
Hubraum	1984	1984	2480
Leistung	kW (PS) bei 1/min	169 (230) bei 4500	228 (310) bei 5800
max. Drehm.	Nm bei 1/min	370 bei 1600	380 bei 1800
Leergewicht/Zuladung	kg	1410/325	1440/325
Länge x Breite	mm	4177 x 1832	4191 x 1832
x Höhe		x 1353	x 1343
Gepäckraum	l/VDA	305–712	305–712
Höchstgeschw.	km/h	250	250

Welches Modelljahr?

Mit der dritten TT-Generation führte Audi erstmals einen Euro-6-Diesel ein, der auf dem Markt ein Mauerblümchen blieb. Bei den Zweiliter-Benzinern spielt das Baujahr keine große Rolle. Auch vom Faceliftmodell (ab 2018) gibt es mittlerweile eine gute Auswahl.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Serienausstattung des TT ist nicht schlecht, das digitale Cockpit und Bi-Xenon-Scheinwerfer waren vom Start weg Serie. Aber da geht noch mehr: Wegen des unübersichtlichen Hecks ist die Einparkhilfe (noch heute Extra bei Neuwagen!) zu empfehlen, dazu das LED-Licht und das Navigationssystem.

Was kostet er?

Die TT-Preise haben stark angezogen: Unter 25 000 Euro gibt es auch die Einsteigermotorisierungen kaum noch. Ein TTS mit weniger als 80 000 Kilometern startet bei 35 000 Euro, ein TT RS bei 55 000 Euro. Coupés und Roadster werden ähnlich hoch gehandelt.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.0 TFSI*	TTS*	RS	im Jahr	2.0 TFSI*	TTS*	RS
2021	–	–	62 972,–	Steuer	124,–	178,–	238,–
2020	–	–	57 414,–	Haftpflicht	449,–	395,–	366,–
2019	–	–	50 659,–	Teilkasko	175,–	192,–	210,–
2018	26 585,–	30 467,–	44 338,–	Vollkasko	710,–	780,–	1051,–
2017	24 523,–	28 008,–	41 276,–	Wartung	357,–	428,–	526,–
2016	23 365,–	26 658,–	39 063,–	l/100 km	5,9 S	7,1 S	8,3 SP

Quelle: DAT, *Quattro

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

TT Coupé 1.8 TFSI (Test: 2/16), TT RS Coupé (Vergleichstest: 26/16), TTS Roadster (Vergleichstest: 11/18), TT RS Coupé (Vergleichstest: 5/18), TTS Coupé (Test: 5/19).

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

Hergehört, Konkurrenz, es geht nämlich doch: Beim Modellwechsel zu Generation drei im Herbst 2014 hat Audi die Abmessungen des TT um einige Zentimeter und das Gewicht um 50 Kilogramm reduziert. Dazu bekam das Fahrwerk eine dynamischere Abstimmung mit einem locker sitzenden Heck: Der Kompakte mit den Vier Ringen ist mehr Sportler als je zuvor.

Wer sich für einen TT interessiert, sollte jetzt zuschlagen. Das Angebot ist groß, der Zustand der Modelle meist gut bis sehr gut, die Zukunft der Baureihe dagegen düster – Audi hat bereits verlautbart, den TT einzustellen. Am häufigsten ist der Zweiliter-Benziner mit 230 PS (seit dem Facelift 2018: 245 PS), seltener der TTS mit 310/320 PS. Und der TT RS mit dem fulminanten 400-PS-Fünfzylinder ist nur schwer zu kriegen.

Ach ja, und zwei Einstiegsmotorisierungen gab es auch noch, das waren ein Benziner mit 180 und 197 PS und ein TDI mit 184 PS. Wie der TT mit 230/245 PS führen sie serienmäßig mit Frontantrieb vom Band. Der sportlich abgestimmte Quattro-Triebstrang, der bei Bedarf die Hinterachse ankoppelt, ist nur beim TTS und TT RS Standard. Die Haldex-Kupplung, sein Herzstück, kommt aus dem VW-Konzernregal – wie alle Komponenten der MQB-Plattform, also auch die Motoren und das Doppelkupplungsgetriebe (Extra für die meisten Modelle), das im Alter zum Ruckeln tendiert.

Das Coupé mit den beiden Notsitzen ist steif, auch der Roadster verwindet sich nicht sonderlich. Das Vorderteil seines elektrisch betätigten Stoffverdecks dient nach dem Öffnen als Abdeckung. Die Verarbeitung im TT ist tadellos. Lederbezüge und Alu-Dekor kosten zwar separat, tragen aber viel zum feinen Gesamteindruck bei.

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

Marcus Peters



Mit der dritten Generation brachte Audi das digitale Cockpit in den TT – seine Bedienung will geübt werden



Der TTS und der TT RS sind auf dem Gebrauchtwagenmarkt eher selten zu finden, Roadster dagegen sind gut vertreten

BMW Vierer

Die Vierer sind sozusagen die Individualisten der Dreier-Palette – ob als Gran Coupé, Coupé oder Hardtop-Cabrio. Alle setzen auf solide Technik.



Mehr noch als den Dreier hat BMW den Vierer der ersten Generation (2013 bis 2021) auf hohe Fahrdynamik ausgelegt. Die Lenkung des Mittelklasse-Coupés erfreut in Kurven, ebenso der Heckantrieb. Allerdings geht die Agilität des Fahrwerks zulasten des Komforts, besonders nach dem Facelift 2017; Linderung bringen die adaptiven Stoßdämpfer.

Die Baureihe war vielseitig: Neben dem zweitürigen Coupé gibt es das viertürige Gran Coupé mit großer Heckklappe und ausreichendem Platzangebot in Reihe zwei. Weniger familientauglich ist das Cabriolet, sein geöffnetes Blechdach verkleinert den Kofferraum von 370 auf 220 Liter.

Den Einstieg in die Vierer-Welt erfolgt mit vier Zylindern und zwei Litern Hubraum: Der 420i ist ein 184 PS starker Benziner, der 418d ein Diesel mit 150 PS (alle Motoren mit Euro 6 ab Markteinführung). Alternativ gibt es stärkere Vierzylinder mit bis zu 252 beziehungsweise 224 PS. Noch besser passen die gutbürgerlichen Dreiliter-Sechszylinder (bis zu 326 PS als Benziner und 313 PS als Diesel) zum feinen Auftritt. Besonders hohe Dynamik bieten die M-Sport-Modelle und natürlich der M4; sein Biturbo-Reihensechser war in vier Ausbaustufen von 431 bis 500 PS erhältlich.

Was der Vierer optisch her macht, hängt stark von der Optionsausstattung ab – in der Basisvariante wirkt das Interieur noch enttäuschend einfach. Einige Nutzer bemängeln knarrende Sitzgestelle, Autos aus dem Herbst 2014 hatten bei Kälte Probleme mit dem Beifahrergurt. Die Auswahl an Assistenzsystemen ist groß, viele von ihnen gehörten nicht zum Serienumfang.

Wenig zu beanstanden gibt es bei den Bremsen – sie überzeugten in nahezu jedem Test. Je nach Fahrweise und Pflegeaufwand des Vorbesitzers können jedoch Federn und Dämpfer schon nach 70 000 Kilometern verschlissen sein, und das Verteilergetriebe des optionalen Allradantriebs xDrive kann leiden. Aber das ist Kritik auf ganz hohem Niveau – unterm Strich ist der elegante Vierer-BMW ein ausgesprochen solides und zuverlässiges Auto.

Marcus Peters



Peppig wird es im Innenraum erst, wenn reichlich in Optionen investiert wird. Bei Leder auf Risse am Fahrersitz achten



Das faltbare dreiteilige Blechdach übernahm das Vierer Cabrio vom offenen Dreier. Es funktioniert störungsfrei

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Besonders harmonisch ist der Vierer mit dem Dreiliter-Benziner. Wer sparen will, greift zum Diesel im 420d. Achtung: Vereinzelt traten bei Vierzylindern bis Februar/März 2016 Schäden an der Steuerkette auf. Bei einigen Dieseln bis 2015 war das AGR-Ventil undicht.

	420i Cabrio	435i Coupé	420d Coupé
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	1998	2979	1995
Leistung	kW (PS)	225 (306)	140 (190)
	bei 1/min	bei 5800	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	400 bei 1200	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1585/445	1575/445
Länge x Breite x Höhe	mm	4638 x 1825 x 1384	4638 x 1825 x 1377
Gepäckraum	I/VDA	370	445
Höchstgeschw.	km/h	230	250

Welches Modelljahr?

Seit Ende 2013 gibt es das Coup. Im Frühjahr 2014 führte BMW zusätzlich das Blechdach-Cabrio ein, gemeinsam mit dem viertürigen Gran Coupé. Alle drei erhielten im Frühjahr 2017 ein Mini-Facelift. Bei einigen Autos aus den Baujahren 2013 bis 2015 fiel die Benzinpumpe aus, was zu einem Rückruf führte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Jede der drei Lines (Sport, Luxury, Modern) umfasst 18-Zoll-Räder. Sie schmälern den Abrollkomfort, weshalb adaptive Stoßdämpfer mit ihrem Komfort-Modus ein Muss darstellen. Lederpolster sind oft an Bord, aber nur beim Luxury Serie.

Was kostet er?

Unter 20 000 Euro lässt sich der Traum von einem Vierer, der nicht mehr als 80 000 Kilometer gelaufen ist, kaum verwirklichen. Gran Coupés und vor allem Cabrios sind teurer als die klassischen Coupés. Das Angebot an Motoren ist breit gefächert.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	420i ²⁾	435i ²⁾	420d ²⁾
2021	40 122,-	–	–
2020	34 178,-	–	28 513,-
2019	31 281,-	–	25 306,-
2018	28 972,-	–	23 048,-
2017	27 386,-	–	21 316,-
2016	24 728,-	26 781,-	18 459,-

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

Betriebskosten in Euro

im Jahr	420i ²⁾	435i ²⁾	420d ²⁾
Steuer	122,-	246,-	212,-
Haftpflicht	548,-	530,-	743,-
Teilkasko	244,-	288,-	296,-
Vollkasko	764,-	897,-	911,-
Wartung	384,-	514,-	452,-
l/100 km	5,8 S	8,1 S	4,0 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

420i Cabrio (Vergleichstest: 12/15), 428i Coupé (Vergleichstest: 26/15), 420d Gran Coupé (Vergleichstest: 16/17), Vierer (Kaufberatung: 18/18), 420d Cabrio (Vergleichstest: 17/19).

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

Mazda MX-5

Oft kopiert, nie erreicht: Der MX-5 huldigt dem Ideal des leichten, spritzigen und alltagstauglichen Roadsters. Daher ist er auch als Gebrauchtwagen sehr gefragt.



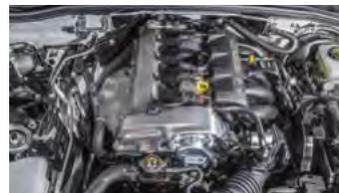
Immer mehr Cabrios und Roadster verschwinden vom Markt – nicht so der Mazda MX-5. Seit über 30 Jahren und vier Generationen ist er mit seinen klassischen Roadster-Charakteristika – lange Haube, Stummelheck, Stoffdach und Heckantrieb – eine feste Größe.

Auch als Gebrauchtwagen genießt der Zweisitzer in der aktuellen, 2015 gestarteten Generation (ND) einen ausgezeichneten Ruf, weil er zuverlässig und günstig im Unterhalt ist. Ähnliches gilt für das Schwestermodell Fiat 124 Spider und dessen Abarth-Version. Die Italo-Japaner wurden nach nur vier Jahren Bauzeit 2020 wieder eingestellt. Sie sind nur mit Stoffverdeck erhältlich, während Mazda den MX-5 seit 2016 auch als Modell RF mit festem Targa-Dach anbietet.

Im Gegensatz zu den Fiat-Modellen hat der Mazda keine Turbomotoren, sondern Saugbenziner unter der Haube. Das Basistriebwerk mit 1,5 Litern Hubraum leistet 131 PS und hat leichtes Spiel mit lediglich einer Tonne Fahrzeuggewicht. Noch kräftiger zieht der 2,0-Liter-Sauger, dessen Leistung zum Modelljahr 2019 von 160 auf 184 PS gestiegen ist. Alle Motoren verbrauchen verhältnismäßig wenig und arbeiten zuverlässig. Seit der Modellpflege 2018 erreichen sie die Abgasnorm Euro 6d-Temp.

Optisch hat sich durch das Facelift wenig geändert. Die nun auch in der Weite verstellbare Lenksäule ermöglicht eine bessere Position auf den jetzt tiefer angebrachten Sitzen. Moderne Fahrerassistenzsysteme bringen mehr Sicherheit, LED-Scheinwerfer sind serienmäßig an Bord. Das Navigationssystem muss hingegen extra bezahlt werden und fällt öfter mit Funktionsfehlern auf. Interessenten sollten sich bei einem Gebrauchten auch das Verdeck genauer anschauen; hier kann sich der Stoff an der Führung aufhängen.

Anders als bei den beiden ersten Generationen ist Rost beim aktuellen MX-5 kein Problem. Trotzdem macht es nach dem Gebrauchtkauf Sinn, die Hohlräume versiegeln zu lassen. Und noch ein Tipp: Das Fahrwerk ist so präzise wie sensibel – lassen Sie es exakt einstellen! *Clemens Hirschfeld*



Die Motorleistung ist beim MX-5 nicht entscheidend. Viel wichtiger sind die Ausstattung und der Pflegezustand



Zack-Zack: Verdeck entriegeln, nach hinten werfen, festdrücken. Beim Ganzjahresauto RF dauert's etwas länger

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bereits der 1,5-Liter-Basismotor hat leichtes Spiel. Richtig sportlich wird es aber erst mit dem 160 PS beziehungsweise aktuell 184 PS starken Zweiliter-Vierzylinder. Die Turbomotoren der Fiat und Abarth 124 Spider zeichnen sich durch guten Durchzug aus.

	G 131	G 184	RF G 160
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1496	1998	1998
Leistung	96 (131) bei 1/min bei 7000	135 (184) bei 7000	118 (160) bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 150 bei 4800	205 bei 4000	200 bei 4600
Leergewicht/Zuladung	kg 1050/165	1105/155	1130/175
Länge x Breite x Höhe	mm 3915 x 1735 x 1230	3915 x 1735 x 1230	3915 x 1735 x 1236
Gepäckraum	l/VDA 130	130	127
Höchstgeschw.	km/h 204	220	215

Welches Modelljahr?

Das Facelift von 2018 brachte optische Auffrischung und moderne Fahrerassistenz. Dazu stieg die Leistung des 2,0-Liter-Motors deutlich. Bei Gebrauchten sollte man vor allem auf den Pflegezustand und einen lückenlosen Service achten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Zum minimalistischen Charakter des Roadsters passt die funktionale, aber keinesfalls karge Grundausstattung. Darüber hinaus haben viele Exemplare und Sondermodelle zusätzlich Klimaautomatik, Leder und Sitzheizung an Bord.

Was kostet er?

Mit weniger als 70 000 Kilometern ist ein aktueller MX-5 – oder ein Fiat 124 Spider – ab 18 000 Euro zu bekommen. Die Motorisierung beeinflusst den Preis kaum. Für die Targa-Version MX-5 RF sind mindestens 22 000 Euro fällig, und der Fiat Abarth 124 Spider mit 170 PS tendiert schon Richtung 30 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	G 131	G 184	G 160 ²⁾	im Jahr	G 131	G 184	G 160 ²⁾
2021	25 092,-	26 968,-	–	Steuer	118,-	162,-	158,-
2020	21 160,-	25 409,-	–	Haftpflicht	324,-	314,-	351,-
2019	19 766,-	23 739,-	–	Teilkasko	143,-	178,-	185,-
2018	17 684,-	21 689,-	21 566,-	Vollkasko	474,-	568,-	587,-
2017	15 841,-	–	19 804,-	Wartung	271,-	301,-	305,-
2016	14 994,-	–	18 834,-	l/100 km	6,0 S	6,9 S	6,6 S

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise, ²⁾RF

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

MX-5 G 1.5 (Test: 19/15), MX-5 G 131 (Vergleichstest: 21/16), MX-5 G 1.5 und 2.0 i-Loop (Vergleichstest: 10/16), Mazda MX-5 RF (Test: 6/17), MX-5 G 160 (Test: 8/17), MX-5 G 184 (Test: 20/18). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Mercedes SLK, SLC

Der Zweisitzer mit elektrisch versenkbarem Variodach gehört zu den wertstabilsten Autos auf dem Gebrauchtwagenmarkt.



Schon 1996 lockte Mercedes Cabrio-Fans mit dem kleinen SLK auf Basis der C-Klasse. Die dritte Generation (R 172) des Stahldach-Roadsters kam Anfang 2011 auf den Markt und hatte bereits jede Menge moderne Technik an Bord. Mit der Modellpflege im Frühjahr 2016 erfolgte die Umbenennung in SLC, Mitte 2020 wurde dann die R-172-Baureihe eingestellt.

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

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

Mit sechs Airbags, intelligentem Licht, Pre-Safe-Bremse sowie Spurhalte- und Spurwechselassistenten war dieser SLK auf der Höhe der Zeit. Nur Extras wie Nachtsichtassistent oder Head-up-Display gab es für ihn nicht. *Henning Busse*



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



Das Dach klappt in 20 Sekunden, reduziert gefaltet aber das Kofferraumvolumen von 335 auf 225 Liter

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mit dem aufgeladenen Vierzylinder ist man bei geringem Verbrauch gut motorisiert, egal ob als 200 oder 250. Der Diesel ist mit 4,4 Litern Normverbrauch sparsamer, aber selten zu finden. Der 55 AMG mit seinem V8-Saugmotor ist etwas für Enthusiasten.

	200	250 d	55 AMG
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/8
Hubraum	1991	2143	5461
Leistung	135 (184)	150 (204)	310 (421)
	bei 1/min	bei 3800	bei 6800
max. Drehm.	300 bei 1200	500 bei 1600	540 bei 4500
Leergewicht/Zuladung	1455/315	1605/300	1610/300
Länge x Breite x Höhe	4134 x 1810 x 1301	4134 x 1810 x 1301	4134 x 1810 x 1301
Gepäckraum	I/VDA	335	335
Höchstgeschw.	240	245	250

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Gepflegte Ersthand-SLK 200 von 2011/2012 mit Laufleistungen unter 100000 km gibt es ab etwa 17000 Euro. Für SLC 200 ab 2016 mit maximal 40000 km muss man knapp das Doppelte anlegen, junge SLC AMG 43 sind aktuell nicht unter 45000 Euro zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	200	250 d	55 AMG	im Jahr	200	250 d	55 AMG
2021	-	-	-	Steuer	150,-	247,-	310,-
2020	-	-	-	Haftpflicht	567,-	590,-	502,-
2019	30 011,-	-	-	Teilkasko	132,-	151,-	184,-
2018	27 179,-	-	-	Vollkasko	477,-	585,-	779,-
2017	25 296,-	-	-	Wartung	352,-	399,-	581,-
2016	24 137,-	21 232,-	47 199,-	I/100 km	6,5 S	4,4 D	8,4 SP

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

SLK 250 (Vergleichstest: 2/12), SLK 350 (Test: 9/11, Vergleichstests: 10/11, 14/12), SLK 55 AMG (Test: 11/12), SLK 250 CDI (Test: 1/12).

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

Porsche 911

Der Sportwagenklassiker ist in über 50 Jahren gereift. Mit der Baureihe 991 wurde der Elfer noch einmal deutlich moderner und alltagstauglicher.



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

Im Herbst 2015 erhielt der von 2011 bis 2019 gebaute Typ 991 eine neue Motorengeneration durchweg mit Dreiliter-Turbos (370 und 420 PS), die inzwischen auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt ganz ordentlich vertreten sind. Dort dominieren dennoch die älteren Saugmotorversionen mit 350 oder 400 PS. Begehrter sind die kräftigeren S-Modelle, und statt des serienmäßigen Siebengang-Schaltgetriebes haben rund 90 Prozent aller 991 das optionale Doppelkupplungsgetriebe PDK. Etwaigen Problemen (unter anderem an Auspuff, Pleuelverschraubung, Kofferraumschloss) begegnete Porsche mit Rückrufaktionen.

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

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

Jörn Thomas



Perfekter Arbeitsplatz, der allerdings erst mit Optionen richtig hochwertig wird. Sehr selten: die Handschaltung



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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ganz vorn dabei: das Doppelkupplungsgetriebe PDK, das inzwischen fast als Pflicht-Extra gilt, ebenso das Sport-Chrono-Paket samt Adaptivfahrwerk sowie das Infotainment PCM mit Navi. Kein Tipp für Normalfahrer: die teure PCCB-Bremsanlage.

Was kostet er?

Wer einen 911 der Baureihe 991 kaufen will, muss eine hohe Einstiegshürde überspringen, die für einen 2012er-Gebrauchtwagen aktuell bei 70 000 Euro liegt. Für Facelift-991 ab 2015 mit weniger als 50 000 km geht mittlerweile unter 90 000 Euro kaum mehr etwas.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	Carrera	S	Turbo	im Jahr	Carrera	S	Turbo
2021	–	–	–	Steuer	250,–	268,–	310,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	432,–	460,–	453,–
2019	104 561,–	107 910,–	150 728,–	Teilkasko	388,–	397,–	456,–
2018	96 457,–	100 358,–	134 846,–	Vollkasko	1209,–	1267,–	1939,–
2017	89 606,–	95 440,–	127 403,–	Wartung	755,–	812,–	944,–
2016	80 313,–	91 918,–	118 724,–	l/100 km	8,3 SP	8,7 SP	9,1 SP

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

Porsche 911 S (Vergleichstest: 11/16), Porsche 911 S (Dauertest: 22/15), Porsche 911 Cabrio (Vergleichstest: 10/16), Porsche 911 4S Targa (Einzeltest: 17/14), Porsche 911 S (Vergleichstest: 15/14).
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Porsche Boxster, Cayman

Boxster und Cayman der letzten Baureihe 981 mit Sechszylinder-Boxer sind mittlerweile gesuchte Liebhaberstücke. Das sorgt für ein sehr stabiles Preisniveau.



Objektiv kann man Porsches aktuellen Mittelmotor-Sportlern des Typs 718 mit den Vierzylinder-Turbos nichts vorwerfen, sie verwöhnen mit Leistung und Drehmoment satt. Porsche-Fans vermissen jedoch den emotionalen Sound der Sechszylinder-Boxer. Weshalb die Nachfrage nach der letzten Sechszylinder-Baureihe 981, gebaut von 2012 bis 2016, ungebrochen ist.

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

Egal ob offen oder geschlossen, unter 40 000 Euro ist ein erstrebenswertes Basismodell derzeit kaum zu haben. Erstrebenswert steht hier für Laufleistungen unter 80 000 Kilometern, eine lückenlos belegbare Wartungshistorie und eine Händlergarantie. Dabei steht bei Kaufinteressenten insbesondere das auch auf weitere Erwerber übertragbare Gütesiegel „Porsche Approved“ hoch im Kurs, unter dem Porsche zum stattlichen Preis umfassende Garantieleistungen für Gebrauchtfahrzeuge anbietet.

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

Uli Holzwarth



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



981er-Boxster: Emotionales Frischluftvergnügen mit klangstarken Sechszylindern und präzisiertem Fahrverhalten

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	Boxster	Boxster S	Cayman GT4
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/6
Hubraum	cm³	2706	3436
Leistung	kW (PS)	195 (265)	232 (315)
	bei 1/min	bei 6700	bei 6700
		bei 7400	bei 4750
max. Drehm.	Nm bei 1/min	280 bei 4500	360 bei 4500
Leergewicht/Zuladung	kg	1405/240	1415/240
Länge x Breite x Höhe	mm	4374 x 1801 x 1282	4438 x 1817 x 1266
Gepäckraum	l/VDA	280	280
Höchstgeschw.	km/h	264	279

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Ab 42 000 Euro geht es bei den 981er-Basismodellen von Boxster und Cayman los. Die 3,4-Liter mit Laufleistungen unter 50 000 km starten ab 56 000 Euro, die sehr seltenen 3,8-Liter aktuell bei über 100 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.7	3.4	GT4	im Jahr	2.7	3.4	GT4
2021	-	-	-	Steuer	256,-	302,-	362,-
2020	-	-	-	Haftpflicht	432,-	432,-	593,-
2019	-	-	-	Teilkasko	258,-	258,-	261,-
2018	-	-	-	Vollkasko	713,-	713,-	1958,-
2017	-	-	-	Wartung	581,-	628,-	726,-
2016	39 379,-	42 036,-	69 047,-	l/100 km	8,4 SP	9,0 SP	10,3 SP

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

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

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

VW Beetle Cabrio

Nach 20 Jahren stellte VW 2019 die Produktion des modernen Käfers ein. Die deutlich solidere zweite Generation könnte schon bald zum Sammlerstück werden.



Bei seinem Start 1998 wurde in Mexiko noch das Original gebaut, und von dort ging auch bis 2019 der New Beetle in die Welt. Als Charmeur im Stil des Käfers, aber mit moderner Golf-Technik fand er vor allem in den USA viele Freunde, während seine Attraktivität hierzulande schnell nachließ. Erst das 2003 nachgeschobene Cabrio belebte die Nachfrage, und die Neuauflage des offenen Viersitzers (Anfang 2013 bis Sommer 2018 in Deutschland erhältlich) gefällt bis heute als unverwechselbares, solides und preisgünstiges Modell. Als Tribut an die rundliche Form fällt das Platzangebot zumindest im Fond recht knapp aus, im Cabrio sitzt man nochmals beengter mit steiler Rückenlehne. Ebenso dürftig sind Übersichtlichkeit und Stauraum – speziell beim Modell mit Stoffdach, das hinter der winzigen Ladeklappe nur 225 Liter Volumen bietet. Immerhin ist das elektrohydraulische Verdeck mit heizbarer Glasheckscheibe bestens isoliert und leise, lässt sich bis Tempo 50 binnen zehn Sekunden öffnen.

Dann kommt auf den komfortablen Vordersitzen durchaus Freude auf, denn man sitzt wirklich im Freien und in einem schlichten, aber adrett und sauber gemachten Cockpit mit eingängiger Bedienung. Dank der präzisen, direkten Lenkung lässt sich der 1,81 Meter breite Fronttriebler sicher auf Kurs halten, nur beim Komfort fordert die straffe Fahrwerksabstimmung Zugeständnisse. Außerdem wirkt die Karosserie nicht ganz so steif und die Verarbeitung etwas legerer als bei deutschen VW-Produkten.

Dabei basierte die zweite Generation (als Coupé ab Oktober 2011) auf Golf V und VI und nutzte deren Technikkomponenten, beschränkte sich aber auf wenige Motoren. Am häufigsten anzutreffen ist der zum Cruisen völlig ausreichende Basisbenziner 1.2 TSI mit 105 PS, zumal die stärkeren Vierzylinder (150 und 220 PS) an gehobene Ausstattungen gebunden sind. Die ursprünglichen Diesel mit 105 PS (1.6 TDI) und 140 PS (2.0 TDI) aus der Problembaureihe EA189 wurden Ende 2014 vom 2.0 TDI mit dem Kürzel EA288 abgelöst, der 110 oder 150 PS leistet und die Euro-6-Norm erfüllt. *Carl Nowak*



Der Kofferraum des Cabrios fasst nur 225 Liter, der des Coupés 310 Liter. Das Cockpit ist bei beiden übersichtlich



Nur ein Viertel der Erstkäufer wählte das Coupé. Das macht es auf unserem Gebrauchtmotormarkt zur Rarität

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Sowohl der 1.2 TSI als auch der 1.4 TSI passen hervorragend zum Beetle, beide Varianten hatten aber häufiger Probleme mit der Steuerkette. Der 2.0 TSI ist deutlich sportlicher, aber auch teurer. Die älteren Dieselmotoren sind von der Abgas-Malaise betroffen.

	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1395	1984
Leistung	77 (105) bei 1/min bei 4500	110 (150) bei 5000	162 (220) bei 4500
max. Drehm.	175 Nm bei 1400	250 Nm bei 1500	350 Nm bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1316/444	1364/446	1420/440
Länge x Breite x Höhe	4278 x 1808 x 1486	4278 x 1808 x 1486	4278 x 1808 x 1486
Gepäckraum	1/VD A 310–905	310–905	310–905
Höchstgeschw.	180	203	231

Welches Modelljahr?

Abgesehen vom kleinen Facelift 2016 hat sich nicht viel getan. Bei den 1.2-TSI-Motoren bis 2012 gab es allerdings einen Rückruf wegen eines fehlerhaften Ladedruckstellers, und Modelle von 2013 bis 2015 mit dem 2.0 TSI wurden wegen Problemen mit dem Nockenwellenversteller in die Werkstatt beordert.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis bringt neben den wichtigsten Sicherheitselementen auch MP3-Radio, Berganfahrhilfe und elektrische Fensterheber, aber keine Klimaanlage mit. Auch Parksensoren, Rückfahrkamera, Xenon-Licht und beim Cabrio Sitzheizung sind empfehlenswert.

Was kostet er?

Günstigste Exemplare bis etwa 100 000 Kilometer gibt es bereits für etwa 8500 Euro auf dem Gebrauchtmotormarkt, meist als Coupé mit dem 1.2 TSI. Ab 14 000 Euro gibt es auch Cabrios und gute Ausstattungen mit überschaubaren Laufleistungen. Ein 2.0 TSI mit Top-Ausstattung startet bei 12 500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	im Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI
2021	–	–	–	Steuer	80,–	82,–	154,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	605,–	548,–	585,–
2019	–	–	–	Teilkasko	83,–	110,–	145,–
2018	–	–	–	Vollkasko	313,–	335,–	405,–
2017	12 662,–	16 128,–	16 617,–	Wartung	249,–	271,–	349,–
2016	10 781,–	13 728,–	14 151,–	l/100 km	5,3 S	5,3 S	6,6 S

Quelle: DAT; * Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

Beetle 1.2 TSI (Vergleichstest: 1/12), Beetle Cabrio 1.4 TSI (Vergleichstest: 8/16), Beetle Cabrio 2.0 TSI (Vergleichstest: 17/13), Beetle Cabrio 2.0 TDI (Test: 9/13).

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

SUV und Geländewagen

Die höher bauenden SUV- und Crossover-Modelle haben sich klassenübergreifend zu den Lieblingen der Neuwagenkäufer entwickelt. Das sorgt für ein großes Secondhand-Angebot, dem aber auch eine hohe Nachfrage entgegensteht – gebrauchte Schnäppchen sind hier selten.

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

Diese Qualitäten haben sich unter den Gebrauchtwagenkäufern herumgesprochen, im Beliebtheitsranking kommen die Hochbeiner heute ganz nah an Kompakt- und Mittelklasse heran. Längst reicht die Auswahl von kleinen Fronttrieblern wie Peugeot 2008 und Renault Captur über VW T-Roc bis zu Fünf-Meter-Trumms wie BMW X5/X6 oder Porsche Cayenne.

In den Autobörsen gibt es sie gebraucht in stattlicher Anzahl, wenngleich auch hier das Angebot stark geschrumpft ist. Davon sind viele

noch recht jung. In einem Alter von drei Jahren kommen sie im Schnitt auf einen Angebotspreis um 35 000 Euro. Fünf bis zehn Jahre alte Exemplare liegen bei etwa der Hälfte.

Die unterbietet selbst der Preiskönig Dacia Duster als Neuwagen nicht mehr, gebrauchte Duster II mit maximal 80 000 Kilometern gibt es erst ab 12 000 Euro. Darf's ein bisschen mehr sein? Dann hält sich der Ford Kuga mit Euro-6-Diesel und 150 PS ab 16 000 Euro bereit. Das im Vergleich dazu extrovertierte SUV-Coupé Range Rover Evoque von 2017 mit rund 50 000 Kilometern startet dagegen erst bei etwa 30 000 Euro.

Vor allem beim Kauf eines Diesel-SUV ist übrigens besondere Vorsicht geboten. Der niedrigere Verbrauch der Selbstzünder ist verlockend, aber viele von ihnen erfüllen nur die Euro-5-Abgasnorm und könnten damit von Fahrverboten betroffen sein. Andererseits erwartet Kunden von SUV mit Benzinern bisweilen die böse Überraschung deutlich erhöhter Verbräuche als Folge großer Stirnfläche und höheren Gewichts.



Seite 144: Audi Q5



Seite 146: Audi Q3



Seite 147: BMW X3/X4



Seite 148: BMW X1



Seite 150: BMW X5/X6



Seite 151: Dacia Duster



Seite 152: Ford Kuga



Seite 154: Honda CR-V



Seite 155: Hyundai Tucson



Seite 156: Kia Sportage



Seite 157: Mazda CX-5



Seite 158: Mercedes GLA



Seite 159: Mercedes GLC



Seite 160: Mercedes ML/GLE



Seite 161: Mini Countryman



Seite 162: Nissan Qashqai



Seite 163: Opel Mokka



Seite 164: Peugeot 2008



Seite 165: Porsche Cayenne



Seite 166: Range Rover Evoque



Seite 167: Renault Captur



Seite 168: Volvo XC60



Seite 169: Volvo XC90



Seite 170: VW T-Roc



Seite 171: VW Touareg



Seite 172: VW Tiguan

Audi Q5

Der Q5 der zweiten Generation ist ein hochwertiger und komfortabler Mittelklasse-SUV. Seine Qualität ist gut – mit gewissen Einschränkungen.

Seit Januar 2017 ist die zweite Generation des Mittelklasse-SUV auf dem Markt. Sitze, Raumangebot vorne, Abrollverhalten – der Q5 bietet das Fahrgefühl der Oberklasse. In den ersten Jahren lief die Bedienung des Infotainments über einen Dreh-Drück-Steller samt Touchpad – eine gute Lösung, die beim Facelift 2020 einem Touchscreen zum Opfer fiel. Neu waren damals auch die Options-Rückleuchten, bei denen der Fahrer unterschiedliche Designs anwählen kann. 2021 folgte das Schwestermodell Q5 Sportback mit flacherer Dachlinie, es ist gebraucht noch sehr rar.

Auch Aggregate-seitig hat der Q5 schon einige Umstellungen erlebt. Seit 2018/19 halten alle Benzin- und Diesel die Norm Euro-6d-Temp ein. Der Einsteiger-TDI leistet

seitdem 163 statt 150 PS, beim Basis-Benziner stieg die Leistung um 55 auf 245 PS. Zudem ergänzten zwei Plug-in-Hybride mit 299 und 367 PS Systemleistung die Palette.

Beim S-Modell musste der 3.0 TFSI (354 PS) einem TDI mit 347 PS weichen. Er leidet an der typischen Schwäche aller neueren V6-Diesels von Audi, dem verzögerten Kraftaufbau beim Gasgeben. Ein elektrischer Verdichter soll das Loch zuschütten, was ihm aber nur teilweise gelingt. Beim Facelift erhielten alle Motoren Mildhybrid-Systeme. Ihr Spritspar-Effekt ist gering; in einigen Autos macht ihr Generator wegen Feuchtigkeitseintrag oder einer defekten Kühlmittelpumpe Probleme.

Problemlos arbeitet die Kraftübertragung – ob Sechsgang-Schaltgetriebe, Siebengang-

Doppelkupplungsgetriebe oder Achtstufen-Wandler. Je nach Typ der Automatik hat der Q5 einen selbsttätig zuschaltenden oder einen permanenten Quattro-Antrieb.

Trotz seiner hohen Qualität blieb der Audi-SUV von Rückrufen nicht verschont – klären Sie ab, ob sie ausgeführt worden sind! In Stichworten: sehr frühe Modelle mit Airbag-Problemen; 2.0 TFSI von 2013 bis 2017 mit Defekten an der Wasserpumpe; Autos aus dem Sommer 2020 mit Schwächen an der Verriegelung der vorderen Lehnen; und Korrosion an den unteren Hinterachs-Querlenkern (Herbst 2019 bis Frühjahr 21). Bei deren Austausch gab es in manchen Werkstätten Murks bei der Achsvermessung; die Muttern der Einstellschrauben waren bruchgefährdet. *Dirk Gulde*

Motoren Sämtliche TDI- und TFSI-Aggregate erfüllen von Anfang an Euro 6, seit der Umstellung auf die neuen Typenbezeichnungen im August 2018 sogar Euro 6d-Temp



Fahrwerk Bei der optionalen Luftfederung können die Federbälge nach einigen Jahren undicht werden. Verschleißgefährdet sind auch die Anschlagpuffer der Stoßdämpfer

Innenraum Der Q5 bietet nicht mehr Platz als der kleinere Q3 mit Quermotor. Das neue Infotainment von 2020 war mit Bugs behaftet, die ein Update im Frühjahr 2022 behob. In den Modelljahren 2017 und 2018 gab es Ärger mit den Fensterhebern



Cockpit mit Digitalanzeige (Option) und sehr guten Sportsitzen. Die tadellose Bedienung wurde beim Facelift schlechter

Karosserie 4,66 Meter Länge (plus 2 cm beim Facelift), mäßige Übersicht. Gepäckraum mit 520 bis 1520 Liter Volumen. Bei manchen Autos aus 2017 bis 2019 kann sich die Heckklappe selbsttätig öffnen



Längs eingebaute TDI- und TFSI-Aggregate mit vier oder sechs Zylindern. Leistungsspanne: 150 bis 354 PS

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der sparsame Basisdiesel mit 150 PS (ab 2018: 163 PS) und Frontantrieb reicht für die meisten Lebenslagen aus. Dynamischer voran geht's mit den Vierzylinder-Benzinern und speziell mit den beiden PHEV-Modellen (TFSle). Noch mehr Durchzug bieten die V6-Diesel mit 620 bis 700 Nm Drehmoment.

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

Welches Modelljahr?

Was Qualität oder Zuverlässigkeit betrifft, müssen sich Q5-Interessenten auf keine bestimmten Baujahre beschränken. Aber zwei relevante Daten gibt es in der bisherigen Modellgeschichte: Die Umstellung der Motoren auf Euro 6d-Temp im August 2018 und das Facelift 2020, bei dem der Touchscreen in den Audi-SUV einzog.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Von Anfang an rollte der Q5 mit Bi-Xenon-Scheinwerfern, Klimaautomatik, beheizbaren Rückspiegeln und 17-Zoll-Alufelgen vom Band. Die meisten gebrauchten Q5 sind äußerst luxuriös ausgestattet, Lederpolster oder Navigation sind fast immer zu finden. Zu den empfehlenswerten Extras gehören Parkensoren vorn und hinten, die Rückfahrkamera, die Luftfederung und der adaptive Tempomat, mit dem sich lange Strecken entspannt abspulen lassen.

Was kostet er?

Gebrauchte Q5 der aktuellen Generation sind teuer. Der seltene Basisdiesel mit Frontantrieb ist selbst mit 100 000 Kilometer Laufleistung nicht unter 25 000 Euro zu finden. Gut ausgestattete Vierzylinder-TDI mit 50 000 km liegen über 32 000 Euro, die Benziner sind noch etwas teurer. 99 Prozent aller je gebauten Q5 haben Automatik. Unser Tipp: Muss es eigentlich ein Q5 sein – oder kann ein A4 Avant nicht alles genauso gut? Viel preiswerter ist der in jedem Fall.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	2.0 TFSI	55 TFSle	2.0 TDI
2021	–	42 205,–	–
2020	–	39 541,–	–
2019	–	–	–
2018	33 760,–	–	26 247,–
2017	30 715,–	–	24 083,–
2016	26 857,–	–	20 993,–

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

Betriebskosten in Euro

im Jahr	2.0 TFSI	55 TFSle	2.0 TDI
Steuer	158,–	248,–	234,–
Haftpflicht	546,–	577,–	501,–
Teilkasko	238,–	289,–	148,–
Vollkasko	829,–	889,–	699,–
Wartung	322,–	412,–	351,–
/100 km	6,8 S	2,0 S ²⁾	4,5 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der zweite Audi Q5 punktet neben wertiger Verarbeitung mit deutlich verbessertem Fahrverhalten im Vergleich zum Vorgänger. Relativ häufig sind Fehler im Klima-Display, wovon die Funktion allerdings unberührt bleibt. Wenn ACC an Bord ist, verschleißten die hinteren Bremsen recht schnell. *Kevin Heidrich*

Tests in diesen Ausgaben

2.0 TDI Quattro, 190 PS (Vergleichstest: 7/2017), 2.0 TFSI Quattro, 252 PS (Vergleichstest: 4/2017), 3.0 TDI Quattro, 286 PS (Vergleichstest: 1/2018), 55 TFSI e Quattro (Vergleichstest: 1/2020).

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

Audi Q3

Selbst frühe Exemplare des kompakten SUV zeigen keine echten Schwächen. Deshalb sind die Gebrauchtpreise nach dem Modellwechsel kaum gesunken.



Mit dem Q3 der ersten Generation betrat Audi im Oktober 2011 Neuland. Er war der erste Kompakt-SUV mit den Vier Ringen, und er wurde zu einem großen Erfolg: Bis zur Einstellung der Baureihe im Sommer 2018 fanden allein in Deutschland rund 165 000 Exemplare Absatz. Kein Wunder, denn das Gesamtpaket stimmte: übersichtliche 4,39 Meter Länge, ausreichend Platz für Vier, flottes Design.

Beim Verkaufsstart im Oktober 2011 beschränkte sich das Angebot auf einen 2.0 TFSI (170 oder 211 PS) und einen 2.0 TDI (140 oder 177 PS), der aus der Abgas-Problembaureihe EA189 kam. Beide Motoren hatten mit feuchten Reglergehäusen der Kühlmittelpumpen zu kämpfen. Im Spätsommer 2013 debütierte der fünfzylindrige 2.5 TFSI im RS Q3, der schrittweise von 310 auf 367 PS erstarkte. Am unteren Ende der Palette kam ein 1.4 TFSI, der anfangs 150, später auch 125 PS abgab. Er gehört schon zur Generation EA 211 mit Zahnriementrieb, leidet also nicht mehr unter der problematischen Steuerkette seines im VW-Konzern weit verbreiteten Vorgängers EA 111.

Zum Facelift des Q3 im Winter 2014/15 folgte eine neue Evolutionsstufe des Zweiliter-Benziners mit 180 und 220 PS Leistung. Parallel dazu wurden die EA189-Diesels vom EA288 abgelöst, der 120, 150 oder 184 PS leistete. Über die gesamte Bauzeit hinweg war das Doppelkupplungsgetriebe S tronic für die meisten, der Quattro-Antrieb für die stärkeren Motorisierungen zu haben. Das Fahrwerk bietet einen guten Kompromiss aus Komfort und Handling – und zwar so, wie es ist. Mit Sportfahrwerk oder extragroßen Rädern leidet der Federungskomfort, ohne dass sich die Agilität klar verbessern würde. Ein Schwachpunkt: Die Bremsen verschleifen schnell.

Ansonsten ist der Audi Q3, der noch die VW-Plattform PQ 35 nutzt, sehr solide zusammengebaut und verarbeitet. Wie seine größeren Brüder punktet er mit weitgehend hochwertigen Materialien. Assistenzsysteme oder die empfehlenswerten Einparkhilfen fehlen bei vielen Gebrauchten, sie waren nur als Extra erhältlich. *Carl Nowak*



Das Interieur ist aufgeräumt. Die Sechsgang-S tronic gab es nur im 1.4 TFSI, sonst sind sieben Gänge Standard



Wenn es sein muss, schluckt der Q3 bis zu 1365 Liter Gepäck, das jedoch über eine hohe Ladekante gehievt werden muss

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der 150-PS-TFSI wirkt kräftig; Vielfahrer nehmen jedoch besser einen Diesel ab 150 PS Leistung. Fast alle Motoren gibt es mit der S tronic. Aber achten Sie genau auf ihren Zustand, denn mit zunehmendem Alter neigen ihre Kupplungen zum Verschleiß.

	1.4 TFSI	2.0 TDI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1968	1968
Leistung	110 (150)	110 (150)	135 (184)
	bei 1/min	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	250 bei 1500	340 bei 1750	380 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1480/525	1560/525	1680/525
Länge x Breite	4388 x 1831	4388 x 1831	4388 x 1831
x Höhe	x 1590	x 1590	x 1590
Gepäckraum	I/VDA	460–1365	460–1365
Höchstgeschw.	204	204	219

Welches Modelljahr?

Mit dem Facelift im Dezember 2014 wurden die Motoren auf Euro 6 umgestellt, die Serienausstattung erweitert und das Angebot an optionalen Assistenzsystemen verbessert. Bei den TDI-Modellen bis 2014 gab es vereinzelt Ärger mit der Abgasrückführung. Einige 2016er-Modelle wurden wegen Beifahrerairbag-Problemen in die Werkstätten gerufen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Vor allem Exemplare vor dem Facelift sind ab Werk eher mager ausgestattet – selbst die Gepäckraumabdeckung musste extra bezahlt werden. Klimaanlage und CD-Radio haben alle Q3 serienmäßig an Bord, Parkpiepser jedoch nicht.

Was kostet er?

Das Preisniveau bleibt hoch: Ein Audi Q3 nach Facelift mit weniger als 80 000 Kilometern startet bei rund 18 000 Euro. Im Angebot überwiegen die Diesel leicht, die meisten von ihnen sind Quattros.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.4 TFSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	18 359,–	17 693,–	21 996,–
2017	16 508,–	16 773,–	19 827,–
2016	14 874,–	14 842,–	17 548,–

Quelle: DAT; ¹⁾ Händlereinkaufspreise, ²⁾ 150 PS; ³⁾ 184 PS

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.4 TFSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾
Steuer	108,–	232,–	276,–
Haftpflicht	490,–	498,–	540,–
Teilkasko	108,–	259,–	163,–
Vollkasko	491,–	785,–	634,–
Wartung	259,–	292,–	303,–
l/100 km	5,8 S	4,4 D	5,3 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die erste Q3-Generation zeigt nahezu keine Schwächen – abgesehen von den Audi-spezifischen vereinzelt Problemen mit der Tankdeckelverriegelung und einer Art Sollbruchstelle an der Führung der Hutablage. *Marco Löding*

Tests in diesen Ausgaben

Q3 2.0 TDI Quattro (Vergleichstest: 24/11, 5/15),
Q3 2.0 TFSI Quattro (Vergleichstest: 19/14, 20/15).

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

BMW X3, X4

Die zweite X3-Generation (2010 bis 2017) war deutlich geräumiger und komfortabler als der Vorgänger. Der flachere, dynamischere X4 kam 2014 hinzu.



War der erste X3 noch eher eng, straff und sportlich, legte der F25 sowohl bei den Abmessungen als auch beim Federungskomfort deutlich zu, ohne an Dynamik einzubüßen. Vor allem das agile, sehr sichere Fahrverhalten gefällt. Zeitgleich zur Modellpflege im Sommer 2014 (mit kosmetischen Retuschen, einem aufgewerteten Interieur und modernisierten Motoren) startete der Fließheck-Ableger X4. Der ist enger und teurer, was ihm auf dem Gebrauchtwagenmarkt eine gewisse Exklusivität sichert.

Beide Modelle nutzten Zweiliter-Vierzylinder und Dreiliter-Sechszylinder, jeweils als Benziner und Diesel. Schon der Basis-Selbstzünder im 18d mit 150 PS, 360 Nm und Hinterradantrieb reicht aus. Besonders beliebt war der xDrive 20d mit 190 PS, Allradantrieb und Achtstufenautomatik. Wer mehr will, greift zu den lauffruhigen Sechszylindern mit bis zu 306 (35i) oder 313 PS (35d).

Im X3 reisen Erwachsene auch hinten bequem und können 550 Liter Gepäck mitnehmen (umgeklappt bis zu 1600 Liter). Neben dem Ladevolumen fallen beim sechs Zentimeter flacheren X4 auch die Kopffreiheit und die Übersichtlichkeit geringer aus. Im Gegenzug ist hier das Ausstattungsniveau üppiger und auch die Agilität auf höherem Level.

Sechs Airbags waren immer an Bord, dazu bestellten viele Käufer auch das Bi-Xenonlicht sowie Assistenzsysteme, die wegen ihrer hohen Qualität selbst heute noch zeitgemäß sind. Beim Euro-NCAP-Crashtest erhielt der BMW X3 fünf Sterne. Schwächen: Wichtigste Checkpunkte sind die Vierzylinder-Benziner und -Diesel vor 2014. Hier handelt es sich noch um Motoren, die chronisch an ihrer unterdimensionierten Steuerkette leiden, was beim Tausch sehr ins Geld geht. Ansonsten: Risse im Fahrersitz, häufig ausgeschlagene Spurstangenköpfe, verschlissene Türummis, Kabelbaumbeschädigungen aufgrund von Spritzwassereintritt (Ersatz kann teuer werden!), Rost im Motorraumbereich und defekte Navigationssysteme. Einen Rückruf gab es 2012/2013 wegen Problemen am Bremskraftverstärker.

Marcel Sommer



Cockpit und Interieur überzeugen mit guter Funktionalität, im X3-Fond reicht der Platz auch für Großgewachsene



Als SUV-Coupé bietet der X4 zwar optisch mehr Dynamik, aber zugleich auch weniger Komfort und Innenraum

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Sparfüchse ohne Offroad-Ambitionen greifen zum sDrive 18d. Der Sechszylinder mit 258 PS im xDrive 30d erfüllt gehobene Ansprüche und – wie alle Diesel ab April 2014 – Euro 6. Bei den Benzinern überzeugt der 28i. Keinen der Vierzylinder vor 2014 wählen!

	sDrive 18d	xDrive 20d	xDrive 28i
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4 1995	Reihe/4 1995	Reihe/4 1997
Hubraum	cm ³		
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 4000	110 (150) bei 4000	139 (190) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min bei 1750	360 bei 1750	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1735/565	1820/545
Länge x Breite	mm	4648 x 1881	4657 x 1881
x Höhe		x 1675	x 1661
Gepäckraum	l/VDA	550–1600	550–1600
Höchstgeschw.	km/h	195	210

Welches Modelljahr?

Frühe Exemplare bis zum Facelift haben ein etwas tristes Interieur, zudem erfüllen die Diesel erst ab April 2014 Euro 6. Beim 28i wurde der Sechszylinder-Sauger 2012 durch einen Vierzylinder-Turbo ersetzt. Vierzylinder-Benziner von 2012 bis 2013 wurden wegen des Bremskraftverstärkers zurückgerufen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Neben Bi-Xenon-Scheinwerfern sind die bequemen Sportsitze ein Tipp. Parkpiepser vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera sorgen für Rangiersicherheit. Sportfahrwerk und Optionsräder kosten Komfort, das Geld daher besser in Assistenzsysteme investieren.

Was kostet er?

Die Preise sind angesichts des Gebotenen verschmerzbar. Diesel mit 190 PS ab 2015 mit weniger als 100 000 km beginnen bei 20 000 Euro, Benziner sind etwa gleichauf. Die selteeneren X4 starten erst um 26 000 Euro – dann immerhin mit Allrad und Garantie.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	18d ²⁾	20d	28i	Jahr	18d ²⁾	20d	28i
2021	–	–	–	Steuer	246,–	270,–	188,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	640,–	498,–	621,–
2019	–	–	–	Teilkasko	193,–	259,–	211,–
2018	–	–	–	Vollkasko	674,–	785,–	755,–
2017	18 989,–	21 748,–	25 283,–	Wartung	344,–	399,–	347,–
2016	16 900,–	18 962,–	22 105,–	l/100 km	4,7 D	5,1 D	7,3 S

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾sDrive

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

X3 xDrive 20d (Test: 25/10), X3 xDrive 28i (Vergleichstest: 2/17), X3 xDrive 35d (Vergleichstest: 8/15), X3 xDrive 35i (Vergleichstest: 23/14), X4 xDrive 35d (Vergleichstest: 11/16).

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

BMW X1

In der zweiten Generation hat der Kompakt-SUV von BMW konstruktiv wenig Mängel, ist aber von vielen Rückrufen betroffen. Die Hälfte fährt mit Frontantrieb.

Synergie ist auch bei BMW Trumpf. Der X1 der zweiten Generation basiert auf der UKL2-Plattform, die auch der X2, der Zweier Tourer sowie Mini Clubman und Countryman nutzen. Das bedeutet Quermotoren und Frontantrieb als Standard. Der X1 mit dem Kürzel F48 lief von 2015 bis 2022 vom Band, 2019 wurde er überarbeitet.

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

Die konventionellen X1-Motorisierungen waren mit einem Schaltgetriebe, einem Doppelkupplungsgetriebe und einer ultrakompakten Wandlerautomatik zu haben. Die xDrive-Modelle besitzen einen Allradantrieb, der die hinteren Räder bei Bedarf selbsttätig zuschaltet.

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

Dies ist nicht der einzige Fleck auf der weißen Weste des X1. Der Kompakt-SUV

wurde mehrfach in die Werkstatt zurückgerufen, zumeist jedoch nur in wenigen Exemplaren. Das Spektrum umfasst herausfallende Rückleuchten (Oktober 2018 bis Januar 2019), eine unzulänglich rastende Fondlehne (2016) und Airbag-Probleme (Juli bis Dezember 2016). Undichte AGR-Ventile bei den Vierzylinder-Dieseln (bis 2017) und Kurzschlüsse im Hochvolt-Speicher des Hybridmodells (Januar bis September 2020) konnten zu Brandgefahr führen. Bei Autos aus dem der zweiten Aprilhälfte 2018 war ein Schwenklager fehlerhaft.

Neben den Rückrufen gibt es teilweise noch Probleme mit rissigen oder spröden Hardyscheiben an der Kardanwelle. Allerdings bleiben die Kosten für die Reparatur hier überschaubar. *Gregor Hebermehl*

Innenraum In Reihe eins sitzt es sich auf guten Sesseln geräumig, dahinter etwas beengt. Das Kofferraumvolumen liegt im Mittel der Klasse



Fahrwerk Die Diesel rollen sanfter ab als die Benziner. Die adaptiven Dämpfer arbeiten in der Sport-Stufe zu hart. Eine weitere Option: die Lenkung mit variabler Übersetzung

Verarbeitung Die Qualität der verwendeten Materialien ist erkennbar besser als beim Vorgängermodell, aber nach wie vor gibt es Bereiche mit billigem Hartplastik



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

Motoren Alle Motoren erfüllen seit der Markteinführung des X1 die Euro-6-Norm. 2018 wurden sie auf die Euro 6d-Temp umgestellt



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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Wer einen X1 mit weniger als 80000 Kilometern Laufleistung sucht, muss mindestens 20000 Euro anlegen. Ein solches Auto ist zumeist sechs oder sieben Jahre alt, hat Frontantrieb und nicht mehr als 150 PS. Das ist die schlechte Nachricht. Die gute: Unser Favorit, der xDrive 20d, ist ab 24000 Euro zu bekommen, teilweise mit weniger als 50000 km auf der Uhr.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	18i ²⁾	20i	20d	im Jahr	18i ²⁾	20i	20d
2021	–	–	36 884,–	Steuer	136,–	150,–	182,–
2020	27 050,–	31 382,–	33 531,–	Haftpf.	491,–	487,–	492,–
2019	24 511,–	28 155,–	29 393,–	Teilkasko	163,–	184,–	200,–
2018	22 721,–	25 825,–	26 029,–	Vollkasko	584,–	599,–	701,–
2017	20 492,–	24 573,–	23 795,–	Wartung	309,–	321,–	352,–
2016	–	–	21 057,–	I/100 km	5,8 S	6,2 S	4,4 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾sDrive

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA -Experten?



Mit dem Fahrwerk sind Sie auch außerhalb befestigter Straßen komfortabel unterwegs. Allerdings sollten hinten keine großen Personen sitzen wollen. Achten Sie vor dem Kauf darauf, dass Rückrufe erledigt sind!
Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

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

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

BMW X5, X6

In der dritten Generation fährt sich der mächtige Allrad-SUV fast wie eine große Limousine. Dasselbe gilt für seinen Coupé-Ableger X6.



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

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

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

Trotz des modernen Allradsystems sind die großen SUV vor allem für die Straße konzipiert, wo sie sehr handlich wirken. Das Serienfahrwerk ist relativ straff, Autos mit adaptiven Stoßdämpfern verdienen den Vorzug. Weniger sinnvoll sind das Sportfahrwerk und die Aktivlenkung, die das Handling verkünstelt. Auf Dauer macht das hohe Gewicht von 2,0 bis 2,3 Tonnen den Fahrwerkskomponenten zu schaffen: Dämpfer verschleißen, an der Hinterachse drohen Federbrüche. Bei einer Reihe Autos, die im Juni 2018 gebaut wurden, war ein Kugelzapfen an der Vorderachse zu schwach dimensioniert.

Jörn Thomas



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



Das gewöhnungsbedürftige Design machte den X6 zum Trendsetter – und vielleicht sogar zum Klassiker der Zukunft

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Unser Tipp sind die Dreiliter-Reihensechszylinder-, Diesel wie Benzin. Achtung: Bei Vier- und Sechszylindern bis 2016 können Leckagen in der Abgasrückführung entstehen (Brandgefahr!). Beim Vierzylinder-Diesel bis Juli 2015 kann sich die Steuerkette längen.

X5	35i	50i	30d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	V/8	Reihe/6
Hubraum	2979	4395	2993
Leistung	kW (PS)	330 (450)	190 (258)
	bei 1/min	bei 5500	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	650 bei 2000	560 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg	2250/635	2145/635
Länge x Breite	mm	4886 x 1938	4886 x 1938
x Höhe		x 1762	x 1762
Gepäckraum	l/VDA	650–1870	650–1870
Höchstgeschw.	km/h	235	230

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Den Einstieg in die Luxuswelt der großen SUV bildet der Dreiliter-Reihensechszylinder als Benzin. Gebrauchte X5 xDrive 35i mit rund 70 000 Kilometern Laufleistung gibt es aktuell zu Preisen ab rund 33 000 Euro. Die X6 sind seltener und erheblich teurer.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	35i	50i	30d	im Jahr	35i	50i	30d
2021	–	–	–	Steuer	312,–	382,–	455,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	640,–	642,–	620,–
2019	–	–	–	Teilkasko	428,–	495,–	413,–
2018	35 799,–	45 194,–	35 341,–	Vollkasko	1337,–	1454,–	1161,–
2017	32 604,–	40 652,–	31 279,–	Wartung	452,–	648,–	521,–
2016	27 824,–	34 542,–	27 238,–	l/100 km	10,1 S	10,4 S	7,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Dacia Duster

Auch die zweite Generation des günstigen SUV avancierte rasch zum Bestseller. Als Gebrauchter ist der Duster solider als sein Ruf – trotz kleiner Problemzonen.



Dacia versteht es meisterlich, mit einfachen Mitteln beachtliche Erfolge einzufahren. Bestes Beispiel ist der Duster, von dessen zweiter Generation seit 2018 weltweit schon über eine Million gebaut wurden. In Deutschland entschieden sich bis Dezember 2022 mehr als 85 000 Käufer für den günstigsten SUV auf dem Markt.

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

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

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

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



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



Klare Favoriten: Die starken Vierzylinder-Benziner mit 130 und 150 PS machen die Hälfte des Gebrauchtangebots aus

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Gepflegte TCe 130 unter 40 000 km gibt es ab rund 16 000 Euro, Allrad-Duster mit dCi-115-Diesel starten erst bei etwa 18 500 Euro – beide Preise offenbaren das Dacia-Dilemma, nämlich den (zu) geringen Abstand zu einem Neuwagen – als echte Alternative!

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	TCe 130	TCe 150	dCi 115	im Jahr	TCe 130	TCe 150	dCi 115
2021	16 396,-	19 475,-	16 988,-	Steuer	102,-	108,-	191,-
2020	15 183,-	18 034,-	15 730,-	Haftpflicht	563,-	574,-	548,-
2019	13 831,-	–	14 123,-	Teilkasko	89,-	92,-	78,-
2018	–	–	12 600,-	Vollkasko	399,-	415,-	392,-
2017	–	–	–	Wartung	249,-	255,-	287,-
2016	–	–	–	l/100 km	5,8 S	5,9 S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

Duster TCe 125 4x4 (Vergleichstest 11/18); TCe 130 4WD (Vergleichstest 12/20); TCe 150 (Kurztest 21/19); dCi 110 4x4 (Vergleichstest 8/18); S Ce 115 (Dauertest 6/21).

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

Ford Kuga

Während die erste Generation nur vier Jahre im Programm war, konnte Kuga Nummer II über fast sieben Jahre hinweg zu einem Bestseller für Ford reifen.

Von seinem Debüt an im März 2013 bis zum Produktionsende 2019 gehörte der Kuga II zu den beliebtesten SUV-Modellen in Deutschland und schaffte in seinem letzten Jahr mit knapp 50 000 Exemplaren nochmals Rang drei im Segment. Die zweite Generation bietet besonders für Fondpassagiere und Gepäck viel Platz, ihr Ladevolumen reicht von 456 bis maximal 1653 Liter – das hält mit geräumigen Kompakt- und Mittelklassekombis mit.

Allerdings gilt neben der teils schlichten Materialanmutung und kleinen Unsauberkeiten bei der Verarbeitung vor allem die Bedienung des Infotainment-Systems als kritikwürdig. Reagiert der Touchscreen (ab dem Facelift 2016) zögerlich, hilft noch ein Update, doch die Tastfelder auf dem Bild-

schirm – wie auch die physischen Tasten im Cockpit – sind vielen schlicht zu klein. Ansonsten fällt die Liste der Mängel kurz aus: Nur Ladedruckregelung oder Wegfahrsperrre streiken gelegentlich, und Batterien versagen teils recht früh. Dafür bereiten weder Fahrwerk noch Bremsen ernsthafte Probleme. Nach einigen Jahren zeigt sich allerdings häufiger Korrosion am Unterboden.

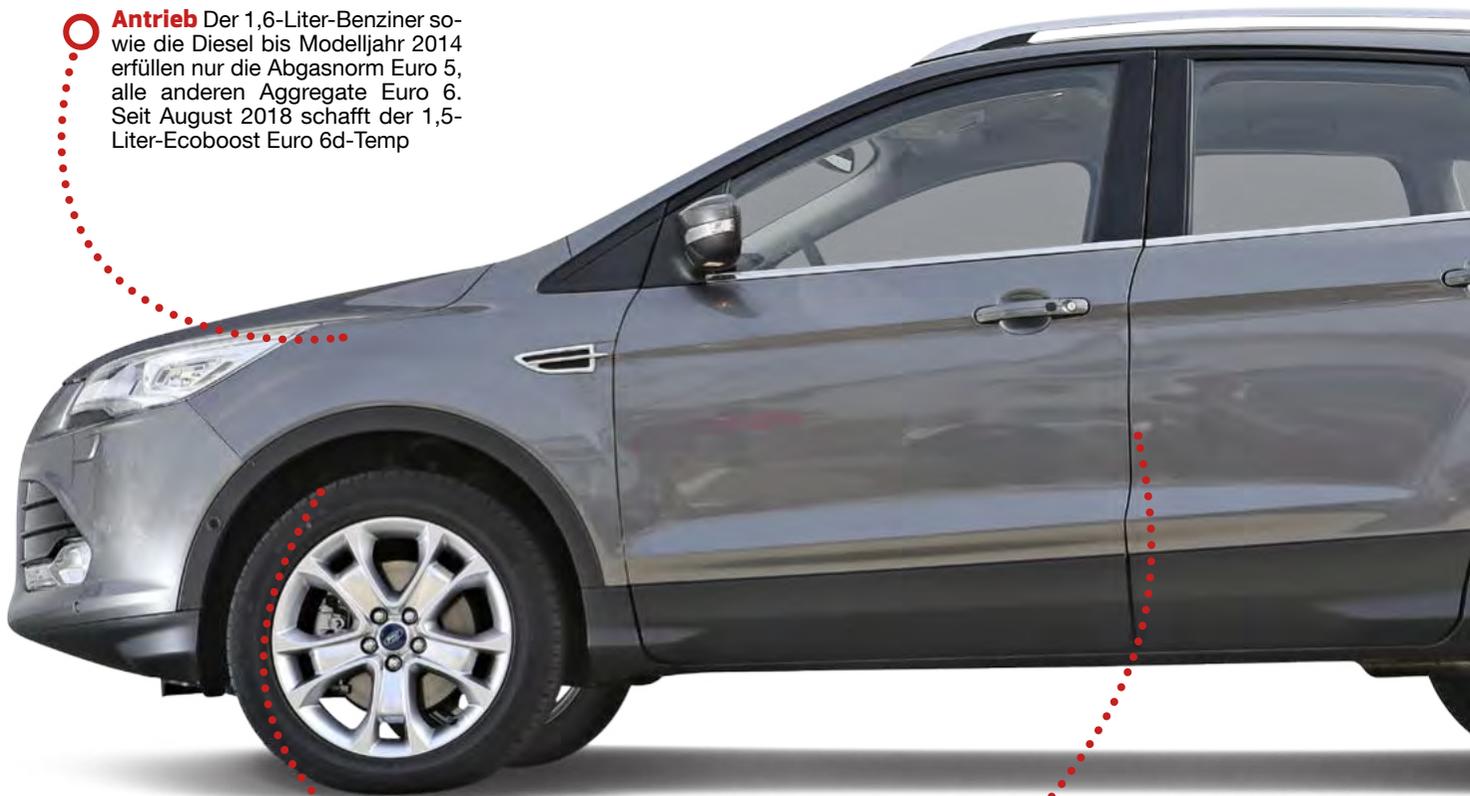
Das Motorenangebot umfasst Benziner in fünf Leistungsstufen (120 bis 242 PS) und vier Diesel mit 120 bis 180 PS. Besonders beliebt ist der von PSA stammende 2.0 TDCi (150 PS), der mit einem Testverbrauch von 7,6 l/100 km zu den sparsamen Vertretern seiner Klasse zählt und seit Herbst 2014 die Euro-6-Norm erfüllt. Robust im Ton und energisch im Temperament, sorgt er für

guten Vortrieb im SUV. Als Alternative empfiehlt sich der etwas durstigere Benziner 1.5 EcoBoost, wobei die stärkste Variante ausschließlich in Verbindung mit Allradantrieb und Automatik angeboten wurde.

Bleibt das Thema Fahreigenschaften, traditionell eine Stärke bei Ford. Obwohl der Kuga II aufgrund der gewachsenen Abmessungen etwas von der Handlichkeit seines Vorgängers einbüßte, überzeugt er dennoch mit einer gelungenen Balance aus Komfort und Agilität sowie der präzisen, feinfühliglen Lenkung. Abgesehen von seiner eher mittelmäßigen Bremsleistung ist die Sicherheitsausstattung auf einem guten, dem Baujahr und auch der Klasse entsprechenden Niveau. Dafür gab es im Euro-NCAP-Crashtest 2012 volle fünf Sterne.

Stefan Cercez

Antrieb Der 1,6-Liter-Benziner sowie die Diesel bis Modelljahr 2014 erfüllen nur die Abgasnorm Euro 5, alle anderen Aggregate Euro 6. Seit August 2018 schafft der 1,5-Liter-EcoBoost Euro 6d-Temp



Plattform Der Kuga II nutzte die Technik des Focus III. Das zeigt sich in der Mängelbilanz (vereinzelt: Ladedruckregelung), aber auch in den guten Fahreigenschaften. Den Kuga plagt im Alter häufiger Kantenrost

Ausstattung Über der (ausreichenden) Basis Trend steht Ford-typisch Titanium mit mehr Komfort. Ab dem Facelift (Herbst 2016) gab es den Kuga auch als sportlichen ST-Line oder luxuriösen Vignale



Karosserie Der Kuga II ist seinem Vorgänger nicht unähnlich, aber länger und geräumiger als dieser. Die 2016er-Modellpflege brachte Änderungen an Interieur und Exterieur sowie neue Assistenten



Klar, er ist etwas größer und schwerer als sein Vorgänger, aber flott um die Ecke kann der Kuga immer noch



Tastenlastiges Cockpit (vor Facelift) mit teils suboptimaler Übersicht. Großer Kofferraum, verstellbare Rücksitzlehnen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer keine hohen Ansprüche stellt, wird bereits mit dem Basisbenziner glücklich. Etwas mehr Dampf entwickelt die Variante mit 150 PS. Bei der Durchzugskraft hat der Zweiliter-Diesel die Nase vorn, der schon seit 2014 die Abgasnorm Euro 6 erfüllt.

	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1498	1997
Leistung	88 (120)	110 (150)	110 (150)
bei 1/min	bei 5500	bei 6000	bei 3500
max. Drehm.	240 bei 1600	240 bei 1600	370 bei 2000
Nm bei 1/min			
Leergewicht/Zuladung	1615/485	1615/485	1722/528
kg			
Länge x Breite	4524 x 1838	4524 x 1838	4524 x 1838
mm			
x Höhe	x 1689	x 1689	x 1689
mm			
Gepäckraum	I/VDA	456-1653	456-1653
Höchstgeschw.	180	195	194
km/h			

Welches Modelljahr?

Die zweite Kuga-Generation war in Deutschland von 2013 bis 2019 auf dem Markt, ursprünglich mit je zwei Benziner- und Diesellaggregaten. Im Herbst 2014 gab es neue Motoren (Euro 6), Anfang 2017 bekam der Kuga II neben Karosserie-Retuschen noch ein neues Cockpit und weitere Assistenzsysteme.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis Trend ist gut ausgestattet. Viele Kunden wählten für ihren Kuga zusätzlich den Allradantrieb (nicht erhältlich für den Basisbenziner) und bevorzugten die Titanium-Ausstattung, die je nach Motor beim Neuwagen bis zu 3000 Euro teurer war und unter anderem eine Zweizonen-Klimaautomatik, Teillederpolster und 17-Zoll-Aluräder umfasst.

Was kostet er?

2018er-Modelle mit weniger als 100000 Kilometern auf der Uhr gibt es beim Händler ab 14500 Euro. Meist handelt es sich dabei um 1,5-Liter-Benziner (150 PS) mit gemischter Ausstattung und Frontantrieb. Diesel – einst deutlich gefragter – kosten heute ungefähr das gleiche. Wer genauer auf den Euro schauen muss, findet wenig gelaufene Benziner der Baujahre 2014 oder 2015 beim Händler ab etwa 11500 Euro. Gelegentlich tauchen bei Online-Börsen günstigere Modelle des US-Typs Escape III auf, deren Technik sich aber vom hiesigen Kuga unterscheidet.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.5 ²⁾	1.5 ³⁾	2.0 TDCi
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	15200,-	18135,-	19626,-
2018	14792,-	16252,-	17952,-
2017	13263,-	15116,-	16141,-
2016	11191,-	14333,-	14067,-

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

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.5 ²⁾	1.5 ³⁾	2.0 TDCi
Steuer	156,-	156,-	288,-
Haftpflicht	563,-	534,-	576,-
Teilkasko	158,-	168,-	177,-
Vollkasko	457,-	539,-	542,-
Wartung	295,-	311,-	321,-
I/100 km	7,0 S	7,0 S	5,5 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Kuga 1.6 (Vergleichstest: 18/14), Kuga 2.0 TDCi (VT: 17/15), Kuga (Kaufberatung: 26/15), Kuga 2.0 TDCi 4x4 (VT: 16/16), Kuga 1.5 TDCi (Fahrbericht: 24/16). Kuga allgem. (Gebraucht-Kaufberatung 23/22)

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

Honda CRV

Weltweit ein Bestseller, führt der Japaner bei uns eher ein Mauerblümchendasein. Als Gebrauchter empfiehlt sich Hondas solider Crossover mit hoher Zuverlässigkeit.



Absolut betrachtet mögen die rund 36000 Exemplare, die hierzulande vom Honda CR-V der vierten Generation zugelassen sind, eher bescheiden wirken. Weltweit gesehen ist der Kompakt-SUV jedoch ein echtes Erfolgsmodell, nicht nur im Programm des japanischen Herstellers, der vom CR-V alleine in den USA jährlich mehr als 300 000 Stück verkaufte.

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

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

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

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

Uli Holzwarth



Eigenständiges Cockpit ohne Bedienungsprobleme. Ladevolumen von 470 bis 1533 Litern, aber nur bescheidene Zuladung



Der Honda CR-V fährt sicher, neutral und komfortabel, ist mit seinem Gewicht von 1,7 Tonnen aber kein Dynamiker

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Für Facelift-Diesel mit Euro 6, Frontantrieb und höchstens 60 000 km hat man mindestens 18 000 Euro einzukalkulieren. Vergleichbare Benziner sind für ähnliche Beträge zahlreicher zu finden. Deutlich mehr kosten Allradversionen, die starten erst bei rund 20 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾	Betriebskosten in Euro			
	Jahr	2.0	1.6 D ²⁾	1.6 D ³⁾
2021	–	–	–	–
2020	–	–	–	–
2019	–	–	–	–
2018	16 195,-	16 386,-	17 814,-	–
2017	14 603,-	14 752,-	16 032,-	–
2016	12 768,-	12 858,-	13 978,-	–

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

im Jahr	Betriebskosten in Euro		
	2.0	1.6 D ²⁾	1.6 D ³⁾
Steuer	186,-	200,-	228,-
Haftpflicht	512,-	499,-	521,-
Teilkasko	135,-	147,-	149,-
Vollkasko	521,-	508,-	566,-
Wartung	299,-	324,-	359,-
/100 km	7,2 S	4,5 D	5,1 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Hyundai Tucson

Noch mit markantem Sechseck-Kühlergrill und klassischen Antrieben, überzeugt der Kompakt-SUV durch gute Verarbeitung, geringe Mängel und Fünfjahresgarantie.



Den Tucson von Hyundai gibt es bereits seit 2004. Doch mit dem bieder dreinschauenden Erst-Tucson und seinem Nachfolger, dem 2009 eingeführten ix35, haben die Modelle ab 2015 mit ihrem markanten sechseckigen Kühlergrill und erst recht die neueste, Ende 2020 vorgestellte Variante nichts mehr gemein. Als bis zu fünf Jahre alter Gebrauchtwagen hat der hier gezeigte Typ TL zweifellos eine Empfehlung verdient: Verarbeitung und Montage der Blech- und Kunststoffteile sind vorbildlich, Innenraum und Bedienkonzept sind gut durchdacht, die Motoren erreichen allesamt Euro 6, die Diesel seit 7/2018 Euro 6d-Temp. Die direkt einspritzenden Benzinvarianten sind mit einem Ottopartikelfilter ausgestattet.

An den Leistungsdaten der angebotenen Motoren hat sich seit 2015 nichts geändert: Der 1,6-Liter-Benziner des Basismodells leistet 132 PS, die stärkere Turbo-Variante kommt auf 177 PS und ist auch mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und/oder Allradantrieb zu haben. Euro-6-Diesel vor Baujahr 7/2018 gibt es von 116 bis 185 PS, eine frontgetriebene Variante mit 136 PS wurde mit Doppelkupplungsgetriebe, die 185 PS starke Top-Version mit Allradantrieb und Sechsstufen-Wandlerautomatik ausgeliefert. Zuglasten von 1 900 (Automat) und 2 200 kg (Handschalter) erlauben das Prädikat „wohnwagentauglich“.

Wie bei vielen SUV dieser Klasse passt zum Tucson am besten ein sparsamer, durchzugsstarker Dieselmotor, denn speziell der Turbobenziner ist kein Kostverächter und lohnt sich nur bei sehr geringen Jahreskilometer-Leistungen. In der Werkstatt und bei den Prüforganisationen gelten die gut verarbeiteten Tucson mit Ausnahme seltener Anlasserprobleme als unauffällig. Junge Gebrauchte profitieren zudem von der fünfjährigen Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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

Thiemo Fleck



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



Die empfehlenswerten CRDi-Diesels des Tucson vom Typ TL erreichen die Abgasnormen Euro 6 bis Euro 6d-Temp

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.6 T-GDI	1.7 CRDi	2.0 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1591	1685	1995
Leistung	130 (177)	85 (116)	136 (185)
	bei 5500	bei 4000	bei 2750
	bei 1/min	bei 1/min	bei 1/min
max. Drehm.	265 bei 1500	280 bei 1250	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1545/685	1500/500	1696/534
Länge x Breite x Höhe	4480 x 1850 x 1655	4480 x 1850 x 1655	4480 x 1850 x 1655
Gepäckraum	1/VD A 513–1503	513–1503	513–1503
Höchstgeschw.	205	176	201

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Fünffährige Basisbenziner mit bis zu 60 000 Kilometern Laufleistung werden ab rund 16 000 Euro gehandelt, wobei mehr Leistung und Extras die Preise durchaus auf 25 000 Euro treiben. Diesel sind seltener und meist etwa 2 000 Euro teurer als Benzinvarianten.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
2021	–	–	–
2020	22 881,–	–	27 586,–
2019	20 370,–	17 693,–	24 104,–
2018	18 834,–	15 698,–	21 385,–
2017	16 883,–	14 042,–	18 771,–
2016	14 760,–	12 241,–	16 366,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

Im Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
Steuer	192,–	210,–	284,–
Haftpflicht	570,–	525,–	515,–
Teilkasko	170,–	148,–	194,–
Vollkasko	599,–	510,–	613,–
Wartung	299,–	318,–	355,–
l/100 km	7,6 S	4,6 D	5,4 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Florian Schmid

Tests in diesen Ausgaben

Tucson 2.0 CRDi (Vergleichstest: 14/15), 2.0 CRDi 4WD (VT.: 18/15), 1.6 Turbo (VT.: 9/16), 2.0 CRDi Mildhybrid und 1.6 GDI (Vorstellung: 15/18), 2.0 CRDi 4WD Mildhybrid (VT.: 15/19).

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

Kia Sportage

Gute Verarbeitungsqualität, dynamisches Design, robuste Antriebe und ein überzeugendes Garantiepaket – gute Gebrauchte sind gesucht und rar.



Kia gehört zur koreanischen Hyundai Motor Group, deshalb sind sich die Modelle Kia Sportage und Hyundai Tucson – zumindest technisch – sehr ähnlich. Das Erscheinungsbild der dritten Sportage-Generation (intern SL, 2010 bis 2015) unterschied sich jedoch recht kräftig vom Konzern-Pendant. Die von 2015 bis 2021 gebaute und 2018 zuletzt überarbeitete vierte Generation (QL) mit markantem Hundeknochen-Kühlergrill ist optisch dagegen näher am iX35, dem Vorgänger-Schwestermodell von Hyundai.

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

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

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

Thierno Fleck



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



Bei den Motoren sind kräftige Diesel erste Wahl. Seit 2018 gibt es auch einen mit 185 PS und Achtgangautomatik

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Am besten passen die kräftigen Dieselmotoren zum SUV, die seit dem Modellwechsel 2015 Euro 6 erfüllen, seit Mitte 2018 sogar Euro 6d-Temp. Als kostengünstige Variante empfiehlt sich der noch junge, aber kräftige 177-PS-Benziner 1.6 T-GDI mit Frontantrieb.

	1.6 T-GDI	1.7 CRDi	2.0 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1591	1685	1995
Leistung	130 (177)	85 (115)	136 (185)
	bei 5500	bei 4000	bei 4000
	bei 1/min	bei 1/min	bei 1/min
max. Drehm.	265 bei 1500	280 bei 1250	400 bei 1750
	Nm bei 1/min		
Leergewicht/Zuladung	1545/565	1425/575	1723/507
	kg	kg	kg
Länge x Breite x Höhe	4485 x 1855 x 1645	4485 x 1855 x 1645	4485 x 1855 x 1645
	mm	mm	mm
Gepäckraum	I/VDA 503–1492	503–1492	503–1492
Höchstgeschw.	205	176	201
	km/h	km/h	km/h

Welches Modelljahr?

Seit der Einführung von Fahrverboten entscheidet die Abgasklasse darüber, welcher Diesel empfohlen werden kann und welcher nicht. Die dafür notwendigen Euro-6-Modelle sind ab 2015 zu haben. Wer auf Euro 6d-Temp Wert legt, wählt besser ein jüngeres Exemplar ab Juli 2018 – mit Garantie bis mindestens 2025.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Facelift-Sportage des Modelljahres 2018 mit 2WD-Basisbenziner und weniger als 50 000 Kilometern auf der Uhr kosten mindestens 16 000 Euro. Bei Allrad-Dieseln desselben Baujahrs mit 136 PS und gehobenerer Ausstattung starten die Preise bei 21 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
2021	29 376,-	–	28 863,-
2020	27 858,-	–	27 043,-
2019	23 324,-	–	24 097,-
2018	21 114,-	17 343,-	20 757,-
2017	18 798,-	15 762,-	18 558,-
2016	17 215,-	13 995,-	16 775,-

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
Steuer	182,-	210,-	276,-
Haftpflicht	568,-	395,-	515,-
Teilkasko	144,-	289,-	121,-
Vollkasko	625,-	1243,-	503,-
Wartung	301,-	316,-	355,-
I/100 km	7,4 S	4,6 D	5,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Daniel Kilgus

Tests in diesen Ausgaben

Sportage 1.6 T-GDI (Vergleichstest: 9/16), Sportage (Kaufberatung: 11/16), Sportage 2.0 CRDi (Vergleichstest: 19/17; Dauertest: 17/18). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Mazda CX-5

Mazdas Mittelklasse-SUV der ersten Generation ist ein beliebter Gebraucher. Kein Wunder: Er überzeugt mit moderner, zuverlässiger Technik.



Der CX-5 der ersten Generation, der erst 2012 ins SUV-Segment gestartet ist, war von Beginn an ein Erfolgstyp. Es gab ihn mit zwei Benzinern und einem Diesel aus der Skyactiv-Familie, mit Front- oder Allradantrieb sowie mit Schalt- und Automatikgetriebe, beide mit sechs Gängen. Im März 2015 folgte das Facelift und Mitte 2017 der Nachfolger.

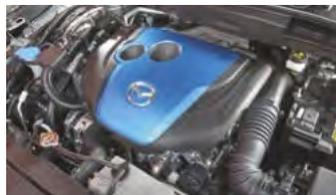
Der 4,56 Meter lange CX-5 überzeugt vor allem mit hohem Nutzwert. Die Passagiere reisen vorn wie hinten bequem und dank 2,70 Metern Radstand mit viel Platz. Der Kofferraum fasst 503 bis 1620 Liter und bietet neben dem fast ebenen Ladeboden eine Fernentriegelung für die Rücksitzlehne, die im Verhältnis 40:20:40 klappbar ist. Die Oberflächen und Tasten wirken hochwertig.

Wenig zu meckern gibt es auch beim Komfort. Das Fahrwerk ist zwar straff abgestimmt, bügelt aber Unebenheiten gekonnt weg. Zudem erfreut der CX-5 mit seinem ausgewogen-sicheren Fahrverhalten. Bei der Bremsleistung hinkt er der Konkurrenz leicht hinterher, nicht jedoch bei den Assistenzsystemen. Nach dem Facelift ergänzten ein Querverkehrswarner fürs Rückwärtsfahren und ein Radar-Tempomat das Angebot.

Zur gleichen Zeit wurde die Motorenpalette um den 2,5-Liter-Topbenziner mit 192 PS ergänzt, der ebenso wie der stärkere 2,2-Liter-Diesel (175 PS) an die Automatik, den Allradantrieb und die höchste Ausstattungslinie gekoppelt war. Deutlich günstiger sind die frontgetriebenen Basismodelle – der Zweiliter-Benziner (160/165 PS) und der 2,2-Liter-Diesel in der 150-PS-Leistungsstufe.

Generell sieht man gut gepflegten CX-5-Exemplaren selbst hohe Laufleistungen kaum an. Allerdings kann die Elektronik beim LED-Tagfahrlicht und beim Navi Probleme machen, zudem verdienen die vorderen Bremsscheiben, die Gelenke der Lenkung sowie die Starterbatterie einen genaueren Blick. Einige Dieselmotoren bis Baujahr 2013 litten an eingelaufenen Nockenwellen. Ihr Abrieb, der ins Öl gelangte, konnte die Lager des Turboladers in Mitleidenschaft ziehen.

Annette Bender-Napp



Aufgeräumtes Cockpit samt Dreh-Drück-Steller zur Bedienung sowie neu entwickelte und effiziente Motoren



Das Facelift 2015 brachte leichte Karosserie-Retuschen, neue Assistenzsysteme sowie einen stärkeren Topbenziner

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mazda-typisch sind die Benzinern als Sauger konzipiert, im CX-5 wirken sie etwas zäh. Die Diesel haben mehr Wumms und sind Euro-6-sauber. Die stärkere Version bietet sich als Zugfahrzeug an – frühe Exemplare können jedoch an den Nockenwellen leiden.

	G 165	D 150	D 175
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	2191	2191
Leistung	121 (165) bei 1/min bei 6000	110 (150) bei 4500 bei 4500	129 (175) bei 4500
max. Drehm.	210 Nm bei 1/min bei 4000	380 Nm bei 1800	420 Nm bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1390/540	1495/555	1555/555
Länge x Breite x Höhe	4555 x 1840 x 1710	4555 x 1840 x 1710	4555 x 1840 x 1710
Gepäckraum	503–1620	503–1620	503–1620
Höchstgeschw.	200	202	207

Welches Modelljahr?

Am besten ab Mitte 2015, da brachte das Facelift unter anderem LED-Scheinwerfer und neue Assistenzsysteme. Bisher sind nicht viele Mängel bekannt. Bei frühen Dieselmotoren, die viel auf Kurzstrecken gefahren wurden, gab es Probleme mit Ölverdünnung, die eine Serviceaktion jedoch weitgehend abstellte.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis (Prime-Line) bringt eine Klimaanlage mit; die meisten Optionen sowie Allradantrieb und Automatikgetriebe gibt es aber erst in der Center-Line-Ausstattung. Bei Vor-Facelift-Modellen sind Touring- und Technik-Paket empfehlenswert.

Was kostet er?

Für rund 18 000 Euro stehen zahlreiche CX-5 ab Baujahr 2015 mit Dieselmotoren und Laufleistungen zwischen 50 000 und 70 000 Kilometern zur Auswahl. Benzinermotoren sind noch häufiger vertreten; unter 100 000 Kilometern gibt es sie ab zirka 16 500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	G 165	D 150	D 175
2021	23 480,-	24 810,-	–
2020	21 591,-	22 555,-	–
2019	20 230,-	20 325,-	–
2018	18 676,-	18 942,-	21 761,-
2017	16 196,-	15 815,-	18 651,-
2016	14 118,-	–	–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	G 165	D 150	D 175
Steuer	128,-	257,-	291,-
Haftpflicht	506,-	575,-	520,-
Teilkasko	264,-	193,-	243,-
Vollkasko	745,-	1025,-	711,-
Wartung	255,-	261,-	288,-
l/100 km	6,0 S	4,6 D	5,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die erste Generation des Mazda CX-5 bietet gute Übersicht. Wer allerdings hochwertiges Material im Interieur will, sollte nicht unbedingt zur Basisausstattung greifen. Die vorderen Bremsen neigen zu einseitigem Verschleiß. Und: Vor dem Kauf die hinteren Sicherheitsgurte checken!

Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

CX-5 2.2 Skyactiv-D (Test: 10/12, Vergleichstest: 9/13, 20/16), CX-5 2.0 Skyactiv-G (Vergleichstest: 18/12, 15/16).

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

Mercedes GLA

Der kleinste Mercedes-SUV empfiehlt sich Gebrauchtkäufern, die auf der Suche nach einer geräumigeren und komfortableren Alternative zur A-Klasse sind.



Von 2013 bis 2020 rundete die erste Generation des GLA das SUV-Programm von Mercedes nach unten ab. Von Anfang an erfüllten sämtliche Motoren Euro 6 – gut zu wissen vor allem für Dieselmotoren. Beim 180 CDI kommt der zusammen mit Renault entwickelte 1,5-Liter-Dieselmotor mit 109 PS zum Einsatz, harmonischer treiben den GLA jedoch die 2,1-Liter-Aggregate mit 136 bzw. 170 PS an. Letztere waren ebenso mit Allradantrieb lieferbar wie die 220er- und 250er-Varianten der Benziner. Das Sportmodell AMG 45 mit anfangs 360, später 381 PS wurde ausschließlich als 4Matic angeboten.

Wie seine technische Basis A-Klasse ist der GLA kein Raumwunder, besonders im Fond wird es auch hier für Mitfahrer über 1,80 Meter eng. Auch mit der Übersichtlichkeit steht es nicht zum Besten. Vorn sitzen Fahrer und Beifahrer jedoch entspannt, der Gepäckraum fällt mit 421 Litern klassenüblich aus. Die Rückbank lässt sich zweigeteilt umklappen – oder steiler stellen, was das Koffervolumen ebenfalls erhöht, das Gepäck dabei jedoch vor neugierigen Blicken bewahrt.

Der GLA überzeugt auch als Gebrauchter mit seiner steifen und hochwertigen Karosserie. Probleme mit Steuerketten und Nockenwellen (Rückruf) bei den M270-Benzinern sind aber nicht unbekannt. Die Dieselmotoren fielen wegen Schummelsoftware auf, auch hier gab es Rückrufe, zudem ruckelt mitunter das Doppelkupplungsgetriebe.

Im Vergleich zur strafferen A-Klasse gefällt der GLA mit seiner gelungenen Mischung aus Agilität und Komfort. Vor allem die optionalen Adaptivdämpfer sprechen sensibel auf feine Unebenheiten an, ohne bei tiefen Wellen oder unter Beladung die Kontrolle zu verlieren. Die ebenfalls optionale Direktlenkung mit variabler Übersetzung macht den Kompakt-SUV handlich. In Sachen Sicherheit sind sieben Airbags, Auffahr- und Müdigkeitswarner serienmäßig an Bord, zudem lässt sich der GLA mit vielen Assistenzoptionen wie dem sinnvollen Totwinkelassistenten ausrüsten. Beim Euro-NCAP-Crashtest erreichte er den Bestwert von fünf Sternen. *Dirk Gulde*



Quer eingebaute Turbomotoren mit 109 bis 381 PS. Variabilität und Kofferraumvolumen fallen durchschnittlich aus



Mit 360 bzw. 381 PS gehören die Vierzylinder im AMG 45 zu den stärksten Zweiliter-Aggregaten am Markt

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Anfang 2017 renovierte Mercedes den GLA innen und außen, die Dieselmotoren heißen seitdem d statt CDI, der 220 Benziner kam neu hinzu. Da alle Motoren von Anfang an Euro 6 erfüllten und trotz einiger Steuerkettenmängeln (M270) meist zuverlässig arbeiten, müssen Interessenten keine bestimmten Baujahre aufspüren.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Ausstattungspakete wie Style, Urban oder AMG Line betreffen hauptsächlich Fahrwerk und Optik, wichtige Extras kosten also Aufpreis. Empfehlenswert sind die Siebengangautomatik, Xenon- bzw. LED-Lampen sowie Parkpieper.

Was kostet er?

250er-Benziner mit rund 50 000 Kilometern werden meist ab 22 000 Euro gehandelt, 200 d sind nur wenig teurer. Die Sportvariante AMG 45 liegt eher bei 35 000 Euro, die wenigen angebotenen Exemplare haben jedoch oft nur sehr geringe Laufleistungen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	250	AMG 45	200 d	im Jahr	250	AMG 45	200 d
2020	22 797,-	—	—	Steuer	114,-	194,-	239,-
2019	20 356,-	38 311,-	22 534,-	Haftpflicht	431,-	404,-	535,-
2018	18 612,-	33 825,-	20 060,-	Teilkasko	79,-	155,-	105,-
2017	17 778,-	30 179,-	18 098,-	Vollkasko	439,-	804,-	571,-
2016	16 427,-	28 426,-	16 128,-	Wartung	288,-	393,-	317,-
2015	14 942,-	26 253,-	14 409,-	l/100 km	5,7 S	7,4 SP	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Florian Schmid

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes GLC

Auf den Zug der mittelgroßen SUV aufzuspringen, hat sich für Mercedes gelohnt. Der von 2015 bis 2022 gebaute GLC ist gebraucht sehr begehrt – aber auch gut?



Der Trumpf des GLC ist sein Format. Er misst rund zehn Zentimeter weniger als die C-Klasse W205, mit der er sich Plattform und Technik teilt, bietet im Innen- und Kofferraum aber trotzdem mehr Platz. Der dafür verantwortliche Zuwachs in Höhe und Breite spendet den Insassen wiederum ein Raumgefühl, das in seiner Luftigkeit einer E-Klasse in nichts nachsteht.

Hochwertige Verarbeitung, exzellente Fahreigenschaften und der SUV-typische Trendvorteil machten aus dem GLC eine eierlegende Wollmilchsaue, die auch auf dem Gebrauchtmotor überdurchschnittlich hohe Preise erzielt. Bereits schlicht ausgestattete Basismodelle sind begehrt. Haptik und Anmutung lagen schon serienmäßig auf hohem Niveau. Dank unzähliger Sonderausstattungen und Antriebsvarianten waren dem Luxus kaum Grenzen gesetzt. Für stabilen Werterhalt sorgen die oft bestellten Ledersitze (haltbarer als Teilleider) wie auch das große Comand-Online-Navi und das Fahrassistentenpaket. Besonders nützlich sind zudem die Multibeam-LED-Scheinwerfer, die vorzügliche, erfreulich problemlose Luftfederung Airmatic und die Anhängerkupplung, mit der je nach Konfiguration bis zu 2,5 Tonnen gezogen werden können.

Neben dem Allradantrieb 4MATIC ist auch die sehr harmonisch abgestimmte Neunstufen-Wandlerautomatik (sieben Stufen im GLC 350e) bei allen GLC serienmäßig an Bord, wobei die bärenstarken AMG-Sportmodelle mit bis zu 510 PS eine nasse Anfahrkupplung nutzen.

Klingt soweit prima? Nun, auch bei Mercedes ist nicht alles Gold, was glänzt. Der bis April 2019 verbauten Vierzylinder-Dieseln OM 651 fällt gelegentlich durch undichte AGR-Kühler und selten durch Steuerkettenprobleme auf. Letztere haben beim Nachfolger OM 654 horrend zugenommen – hier raten wir zum Vorfaceliftmodell. Recht problemlos sind die Benziner und V6-Dieseln (ebenfalls Vorfacelift). Typisch: Verschleiß an Fahrwerks- und Bremssteilen, leider auch an einigen Innenraumboflächen. Beim Kauf zählt also ein guter Pflegezustand. *Andreas Jüngling*



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



Neben der Schrägheckvariante namens Coupé umfasst die Baureihe 253 auch die potenten AMG-Ableger GLC 43 und 63/63S

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für adäquate Fahrleistungen sorgen schon die günstigeren Motorvarianten. 250 und 250d funktionieren bestens als goldene Mitte. Schwächeres reicht auch, stärkeres macht Spaß. Vorsicht nur vor den gelifteten Vierzylinder-Dieseln wegen schwacher Steuerketten.

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

Welches Modelljahr?

Kraftstoffleitungen, Kabelbäume, Schallsolierung: Allerlei Rückrufe mussten GLC-Fahrer bereits über sich ergehen lassen. Derlei Problemchen finden sich über alle Baujahre. Dieselfahrern raten wir zu den solideren Motoren vor der Modellpflege. Die Faceliftmodelle wirken dafür im Cockpit etwas moderner.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Linien sind bei Mercedes eher optischer Natur, weshalb es auf einzelne Extras ankommt. Die sind derart vielfältig, dass sich die Nutzung der fein filterbaren Mercedes-Gebrauchtwagensuche im Netz lohnt. Generell empfehlenswert sind Funktionsextras.

Was kostet er?

Unter den teuren GLC sind die meistverbreiteten Vierzylinder-Dieseln am günstigsten. Autos unter 100 000 Kilometern beginnen bei rund 28 000 Euro. Benziner werden erst als Sechszylinder teurer. Ab 30 000 Euro gibt's viele Plug-In-Hybride mit Benzin oder Diesel.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	250	300 e	250 d	im Jahr	250	300 e	250 d
2021	–	45 293,–	–	Steuer	194,–	40,–	341,–
2020	–	42 008,–	–	Haftpflicht	538,–	575,–	624,–
2019	–	37 503,–	35 600,–	Teilkasko	179,–	193,–	199,–
2018	31 420,–	–	32 398,–	Vollkasko	685,–	1025,–	831,–
2017	29 517,–	–	29 765,–	Wartung	380,–	410,–	392,–
2016	27 698,–	–	26 732,–	l/100 km	7,5 S	2,2 S ²⁾	6,1 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

GLC 250d 4Matic (Fahrbericht 15/15), GLC 250 4M. u. 250d 4M. (Vergleichstest 9/16), GLC 300 4M. Coupé (VT 5/17), GLC 350d 4M. (VT 1/18), GLC 63 S AMG (FB 25/17), GLC 220d 4M. (VT 1/21).

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

Mercedes ML, GLE

Erst in der dritten Generation wurde aus dem ML ein Mercedes, wie ihn die Kunden erwarten. Zum Facelift 2015 kamen ein neuer Name, ein Coupé und ein PHEV.



In vielerlei Hinsicht betrat der 1998 erstmals angebotene ML Neuland. Das erste US-Werk von Mercedes wurde sogar extra für diesen neuen SUV in Alabama gebaut; dort entstanden später auch die technisch verwandten Ableger R-Klasse und GL/GLS. Das nagelneue Werk in Tuscaloosa hatte allerdings einen durchwachsenen Start. Die ersten beiden ML-Generationen irritierten Mercedes-Kunden mit nachlässiger Verarbeitung und mäßiger Zuverlässigkeit. Eine Scharte, die erst Generation drei ab Herbst 2011 endgültig ausweiten konnte. Fortan waren Elektrikdefekte, undichte Motoren und kurzlebige Fahrwerkskomponenten Geschichte. Mit der Modellpflege im Sommer 2015 wurde aus dem Namen ML dann GLE, zugleich fügten die Stuttgarter erstmals eine Coupé-Variante mit Fließheck hinzu.

Doch bereits vor dem Facelift zeichnete sich das Baumuster W 166 als solider Begleiter aus. Die Mechanik ist unauffällig, lediglich der Bremsverschleiß relativ hoch. Die Dieselmotoren zeigten gelegentlich Auffälligkeiten mit den NO_x-Sensoren der Abgasanlage, eine lückenlose Historie mit Wartung in der Vertragswerkstatt ist daher eine gute Absicherung für Gebrauchtkäufer. Exemplare mit hoher Laufleistung können leichte Ölundichtigkeiten am Getriebe aufweisen. Vor einem Kauf sollte man zudem auf Undichtigkeiten bei den Leuchteinheiten, knarrende Sitzgestelle und generell Knack- und Knistergeräusche achten.

Markentypisch umfangreich bestückt zeigt sich das Motorenangebot. Vom kleinen aber drehmomentstarken 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel bis zum Biturbo-V8-Benziner ist alles vertreten. Ein Plug-in-Hybrid kam zur großen Modellpflege: Seit 2015 bereicherte der GLE 500 e mit einer Kombination aus V6-Benzinmotor und E-Maschine das Portfolio. Dessen Systemleistung liegt bei 325 kW/442 PS, das maximale Drehmoment bei 650 Newtonmetern.

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

Thomas Harloff



Der geräumige Mercedes GLE überzeugt durch verbesserten Komfort und sparsame Dieselmotoren mit Euro-6-Einstufung



Sowohl bei Neuwagen wie auf dem Secondhand-Markt ist das seit 2015 angebotene GLE Coupé erheblich teurer

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der schwere GLE ist prädestiniert für einen effektiven, drehmomentstarken Diesel. Vernünftige wählen den Vierzylinder 250 d, Genießer den 350 d mit V6. Beide erfüllen die Euro-6b-Norm und sind angemessen sparsam. Alle Nicht-Hybride ziehen 3,5 Tonnen.

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

Welches Modelljahr?

Wenn es das Budget erlaubt, sollte man statt eines ML einen GLE ab 2015 suchen. Damals wurden das Design geglättet, das Fahrwerk neu abgestimmt und die Motoren im Verbrauch reduziert. Diesel erhielten die moderne Neungangautomatik. Bordcomputer und Infotainment wechselten auf eine neuere Generation.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Für den Einsatz als Zugfahrzeug und Fahrten abseits des Asphalt ist das Offroad-Paket mit zuschaltbarer Getriebereaktion empfehlenswert. Das Active-Curve-System mit adaptiven Stabilisatoren arbeitet sehr effektiv. Für die Sicherheit: Fahrassistenten-Paket Plus.

Was kostet er?

Der GLE ist gut, teuer und sehr wertstabil. So finden sich fünf Jahre alte 350 d unter 60000 km erst ab 44 000 Euro, der PHEV 500 e liegt bei 45 000 Euro. Ein 250 d unter 100 000 km kostet ab 35 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	400	250 d	350 d
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	40 996,–	37 092,–	41 234,–
2017	37 821,–	33 812,–	36 864,–
2016	33 816,–	30 503,–	33 442,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	400	250 d	350 d
Steuer	264,–	299,–	461,–
Haftpflicht	783,–	790,–	624,–
Teilkasko	339,–	263,–	245,–
Vollkasko	1208,–	1018,–	995,–
Wartung	518,–	462,–	524,–
/100 km	8,5 S	5,4 D	7,3 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mini Countryman

Der größte aller Mini ist der Countryman, ein kleiner SUV zum großen Preis. Lifestyle geht hier vor Nutzwert, aber das gehört zur Markenidentität dazu.



Seit nunmehr zwölf Jahren gibt es sie schon, die SUV-Variante des Mini. Dabei ist der Countryman ein europäisches Vorzeigeprodukt: englische Wurzeln, deutsche Ingenieurskunst, Benzinmotoren aus Frankreich und gebaut bei Magna Steyr in Österreich. Nur mit der echten britischen Mini-Tradition kann er nicht aufwarten, denn der Begriff „SUV“ war zu englischen Mini-Zeiten noch nicht erfunden. Wirklich „mini“ ist der Countryman ohnehin nicht: 4,10 Meter Länge und mehr als 1,3 Tonnen Gewicht sind eher Kompaktklasse-Format. Trotzdem gelingt dem Countryman der Spagat zwischen halbwegs dynamischen Fahreigenschaften, einem für Mini-Verhältnisse ungewohnt üppigen Raumgefühl mit SUV-typischer Variabilität und einem Nutzwert, den es im Hause Mini so noch nie gab.

Jeweils drei Benzin- und Diesel waren zum Start im Angebot. Die Benzin-Modelle stammten anfangs noch aus der Kooperation mit PSA, die Dieselmotoren kamen dagegen von BMW. Im One leistet der 1,6-Liter 98 PS, im Cooper 122 und im Cooper S (ab 7/2014) 190 PS. Die Euro-5-Diesel gibt es als 1,6-Liter mit 90 (One D) und 112 PS (Cooper D) sowie als Zweilitermotor mit 143 PS (Cooper SD). Euro 6 erfüllen die Modelle ab Juli 2014. Keiner der Benzinmotoren ist wirklich sparsam, unter sieben Litern auf 100 km geht hier kaum etwas. Das können die Diesel viel besser.

Die zweite Generation kam 2017, satte 20 cm länger, mit Motoren von BMW und produziert von VDL in den Niederlanden. Für beide Generationen gilt: Der Countryman ist solide verarbeitet, übersichtlich und dank verschiebbarer Rückbank (oder Einzelsitzen) sogar variabel. Die frühen Benzin-Modelle neigen bisweilen zu Ölverlust und können durch verschlissene Steuerketten (Klappern beim Kaltstart) ins Geld gehen. Anfällig zeigten sich anfangs die Turbolader, es gab zwei diesbezügliche Rückrufe. Etwas schwach ist die Kupplung dimensioniert; die sollte man beim Gebrauchtkauf prüfen. Mit sehr guten Bremsen und einer präzisen Lenkung sind alle Mini ausgestattet. Die 4WD-Variante hört auf den Namen All4. *Jo Deleker*



Cockpit wie im Mini mit zentralem Tacho im Pizzaformat und eigenwilliger Bedienung, praktischer doppelter Boden



Der coole und seltene Paceman ist als SUV-Coupé eher unpraktisch und unübersichtlich, hat aber auch seine Fans

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der Basisbenziner ist träge, also besser zum Cooper greifen, der ist deutlich dynamischer. Ein Cooper S ist teuer, in Verbindung mit dem Allradantrieb aber Klasse, wenn auch durstig. Der tolle 3-Zylinder BMW-Diesel mit 116 PS und 270 Nm erfüllt die Euro 6-Norm.

	Cooper	Cooper S	Cooper D
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum	1499	1998	1496
Leistung	100 (136)	141 (192)	85 (116)
bei 1/min	bei 4500	bei 5000	bei 4000
max. Drehm.	230 bei 1480	300 bei 1350	270 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1185/380	1330/420	1240/395
Länge x Breite	3821 x 1727	4005 x 1727	3821 x 1727
x Höhe	x 1414	x 1425	x 1414
Gepäckraum	l/vDA	278-941	211-731
Höchstgeschw.	210	235	205

Welches Modelljahr?

Countrymen nach dem 2014er-Facelift und diesseits der 100 000 km-Marke kosten mindestens 13 000 Euro in der recht kargen Ausstattung One. Der Aufpreis für den eher seltenen Cooper D liegt nur noch bei rund 1 000 Euro. Die größeren Modelle der 2. Generation ab 2017 starten ab etwa 17 000 Euro mit Benzinmotor.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Ausstattungspakete heißen wie beim Mini Salt, Pepper und Chili. Empfehlenswert sind Bi-Xenon-Licht, Bordcomputer, Parksensoren, Traktionskontrolle und Sportsitze. Die meisten Mini am Gebrauchtmotor sind ohnehin üppig ausgestattet, auch mit vielen reinen Optik-Extras (abgesetztes Dach usw.).

Was kostet er?

Gebrauchte der ersten Baujahre 2010-2012 gibt es schon ab 7 500 Euro. Die Preisunterschiede zwischen Benzin- und Euro-5-Diesel sind gering. Für die Allradversion All4 fallen 500 bis 1 000 Euro Aufschlag an. Euro-6-Mini gibt es ab EZ 2014.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	Cooper	Cooper S	Cooper D	im Jahr	Cooper	Cooper S	Cooper D
2021	23 048,-	—	24 161,-	Steuer	68,-	132,-	157,-
2020	20 953,-	24 454,-	20 124,-	Haftpflcht	556,-	577,-	505,-
2019	18 868,-	21 942,-	18 710,-	Teilkasko	155,-	207,-	155,-
2018	17 784,-	19 886,-	16 717,-	Vollkasko	553,-	656,-	586,-
2017	16 007,-	17 191,-	15 072,-	Wartung	248,-	282,-	280,-
2016	—	—	—	l/100 km	5,0 S	6,2 S	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Durch die Verbreiterung bietet der Countryman auch auf der Rückbank gute Platzverhältnisse. Beim Lederlenkrad genau auf die Funktionstasten achten – hier gibt es öfter Probleme mit Blasenbildung. *Peter Falkenhagen*

Tests in diesen Ausgaben

Cooper (Vergleichstest: 12/13), Cooper S (Vergleichstest: 23/12), Cooper D (Vergleichstest: 13/15), Cooper SD (Vergleichstest: 8/15), Cooper SE (Impression: 11/17), Cooper S All4 (Test: 5/17).

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

Nissan Qashqai

Auch die zweite Generation des kompakten SUV überzeugt mit günstigen Preisen, hoher Zuverlässigkeit und einem praxisgerechten Platzangebot.



Wie sein Vorgänger war der von 2014 bis 2021 gebaute Qashqai II die Nummer eins im Nissan-Programm und fast überall erfolgreicher als die traditionellen Modelle der Marke. Die solide Mischung aus Kompaktau- und SUV zu günstigen Preisen traf die Erwartungen der Kunden. Und sie diente nicht nur dem technisch baugleichen Renault Kadjar, sondern auch dem größeren X-Trail als Basis.

Die zweite Auflage des Qashqai ist mit 4,43 Meter Länge etwa so groß wie die Langversion des Vorgängers, was sehr ordentliche Platzverhältnisse ermöglicht. Dahinter folgen 430 bis 1585 Liter Gepäckraum. Als Schwachpunkt der Bedienung gilt das absturzgefährdete Infotainmentsystem.

Mit je drei Benzin- und Dieselmotoren war die Qashqai-Motorenpalette sinnvoll aufgestellt. Den Einstieg bildet der milde 1.2 DIG-T mit 115 PS, der bis 2018 gebaut wurde. Achtung: Einige Kunden berichten von erhöhtem Ölverbrauch, der mit der Zeit zu Motorschäden führen konnte. Dem 1,2-Liter folgte der 1.3 DIG-T (140 bis 160 PS); er ersetzte 2018 auch den 1.6 DIG-T (163 PS). 2015 wurden die Motoren auf Euro 6 umgestellt.

Die Diesel kamen von Renault. Der sparsame 1.5 dCi (3,8 l/100 km) gab anfangs 110 PS, später 115 PS ab. Bei ihm treibt ein Zahnriemen die Nockenwellen an, er muss nach 150 000 km oder fünf Jahren (ab Ende 2018: 240 000 km oder zehn Jahre) gewechselt werden. Alle anderen Motoren haben wartungsfreie Kettentriebe.

Spürbar mehr Durchzug, aber auch mehr Verbrauch gibt es beim 1.6 dCi (130 PS) und seinem Nachfolger 1.7 DCi, der den Qashqai ab Anfang 2019 mit 150 PS antrieb. Die beiden größeren Selbstzünder waren die einzigen Motorisierungen, die auf Wunsch mit dem automatisch zuschaltenden Allradantrieb geliefert wurden.

Mit seiner soliden Machart steckt der Qashqai auch strapaziöse Einsätze oder Anhängerbetrieb locker weg. Sein Fahrwerk ist jedoch nicht sehr komfortabel, vor allem bei kurzen Unebenheiten und Stößen.

Henning Busse



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



Anders als den Vorgänger gibt es den Qashqai II nur in einem Format – die Langversion wurde gestrichen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner tun sich mit dem Crossover etwas schwer, die Diesel sind durchzugsstärker und sparsamer. Tipp: der Qashqai 1.6 dCi mit 130 PS; er lässt sich laut Werk ab 4,4 Liter pro 100 km fahren.

	1.6 DIG-T	1.5 dCi	1.6 dCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 1618	1461	1598
Leistung	kW (PS) 120 (163) bei 5600	81 (110) bei 4000	96 (130) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 240 bei 2000	260 bei 1750	320 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg 1390/510	1393/517	1445/515
Länge x Breite x Höhe	mm 4394 x 1806 x 1624	4394 x 1806 x 1590	4394 x 1806 x 1624
Gepäckraum	l/VDA 430–1585	430–1585	430–1585
Höchstgeschw.	km/h 200	182	190

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Benziner von 2017 unter 100 000 km Laufleistung gibt es ab 14 000 Euro. Die selteneren Dieselmotore – zumeist mit dem 1.5 dCi – liegen 1000 Euro darüber.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.6 T	1.5 dCi	1.6 dCi	im Jahr	1.6 T	1.5 dCi	1.6 dCi
2021	–	–	–	Steuer	112,–	151,–	194,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	420,–	450,–	455,–
2019	–	–	–	Teilkasko	143,–	118,–	124,–
2018	16 566,–	14 414,–	17 544,–	Vollkasko	500,–	489,–	494,–
2017	15 505,–	13 814,–	15 815,–	Wartung	245,–	264,–	291,–
2016	14 100,–	11 990,–	13 867,–	l/100 km	5,8 S	3,8 D	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Qashqai 1.2 DIG-T (Test: 7/14), Qashqai 1.5 dCi (Vergleich: 3/14), Qashqai 1.6 dCi 4WD (Vergleichstest: 10/14, Dauertest: 1/17), Qashqai 1.6 DIG-T (Vergleichstest: 11/15).

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

Opel Mokka

Mit dem kleinen SUV gelang Opel ein großer Verkaufserfolg. Als Gebrauchter ist er noch immer beliebt – er ist günstig in der Anschaffung und hat kaum Mängel.



Mit 4,28 Metern Länge gehörte der 2012 eingeführte und 2019 abgelöste Mokka A zu den kompakten SUV, er rangierte aber preislich unterhalb des VW Tiguan. Das hat ebenso zum Erfolg beigetragen wie die solide Technik und die bedarfsgerechte Modellpalette. Zum Facelift im Herbst 2016 gab es neben einem renovierten Cockpit auch den Namenszusatz X.

Am beliebtesten sind hierzulande der kräftige 1,4-Liter-Turbobenziner (140 PS) sowie der durchzugsstarke Turbodiesel mit 136 PS (seit 2015 mit der Abgasnorm Euro 6). Die Basismotoren fristen dagegen ein Schattendasein, obwohl sie günstig angeboten werden und ausreichend kräftig sind. Der inzwischen von einem 1.4 Turbo mit 120 PS abgelöste 1,6-Liter-Saugmotor mit 115 PS ist zwar kein Ausbund an Temperament, kann aber mit dem passend abgestuften Fünfganggetriebe auf Stadt- und Landstraßen locker mitschwimmen.

Die Fahrwerksabstimmung ist ein gelungener Kompromiss aus Agilität und Komfort. Allerdings könnte die straffe Federung etwas harmonischer sein, denn Schlaglöcher und Querrillen quitiert der Mokka mit einem Rumpeln. Das Interieur bietet genügend Platz für vier Erwachsene samt Gepäck und wird durch die geringe Innenbreite kaum beeinträchtigt. Trotz des kurzen Radstands haben die Beine der Fondpassagiere genügend Platz. Das Gepäckabteil ist mit 356 bis 1372 Litern Volumen deutlich kleiner als im Tiguan und nicht sehr variabel, aber dank senkrechter Seitenwände gut nutzbar. Trotz teils schlichter Materialien wirkt der Mokka robust und solide, auch bei den Hauptuntersuchungen werden keine schweren Mängel festgestellt – abgesehen von Motorundichtigkeiten. Beim 1.6 CDTI können Steuerkettengeräusche hinzukommen, was am Kettenspanner liegen soll. Ein Software-Update löst das Problem.

Ab Werk hatte der SUV sechs Airbags, ESP und eine Berganfahrhilfe an Bord. Zudem konnte das Auto beim Euro-NCAP-Crashtest 2012 überzeugen und alle fünf möglichen Sterne holen. Allerdings gibt es für den Opel Mokka der ersten Generation nur wenige Assistenzsysteme. *Henning Busse*



Der Mokka bietet ein übersichtliches Cockpit und einen gut nutzbaren, aber nicht sonderlich großen Kofferraum



Sehr beliebt bei den Kunden ist der 1.4 Turbo, der flotte Fahrleistungen und einen geringen Verbrauch verspricht

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für Einsätze auf Kurz- und Mittelstrecken reicht schon die Basismotorisierung mit 115 PS. Flottere Fahrleistungen bei geringerem Verbrauch verspricht jedoch der 1.4 Turbo. Ebenfalls sparsam und kraftvoll: der 1.6 CDTI mit 136 PS.

	1.6	1.4 Turbo	1.6 CDTI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1598	1364
Leistung	85 (115) bei 1/min bei 6000	103 (140) bei 4900	100 (136) bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	155 bei 4000	200 bei 1850
Leergewicht/Zuladung	kg	1355/434	1394/434
Länge x Breite x Höhe	mm	4278 x 1777 x 1658	4278 x 1777 x 1658
Gepäckraum	l/VDA	356–1372	356–1372
Höchstgeschw.	km/h	170	196

Welches Modelljahr?

Da noch immer wenig Mängel beim Mokka bekannt sind, kann man ohne Bedenken auch zu den frühen Jahrgängen greifen. Euro-6-Diesel gab es aber erst ab 2015. Ab dem dezenten Facelift im Herbst 2016 hieß der kompakte SUV dann Mokka X.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Bereits die Basisausstattung Selection bietet alles, was nötig im Auto ist (zum Beispiel Audioanlage, Klimaanlage und Bordcomputer). Mit der Ausführung Edition bleibt kaum noch ein Wunsch offen, sie wird aber rund 1000 Euro teurer gehandelt. Der optionale Allradantrieb wurde übrigens nur selten nachgefragt.

Was kostet er?

Ab 11 000 Euro beginnen seriöse Angebote für gute und günstige Exemplare. Späte 1.4 Turbo unter 50 000 Kilometer kosten knapp 15 000 Euro. Auffallend preiswert: Diesel ab 2015 mit Euro 6, die unter 100 000 Kilometern Laufleistung ab 10 000 Euro zu haben sind.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.6	1.4 T	1.6 CDTI	im Jahr	1.6	1.4 T	1.6 CDTI
2021	–	–	–	Steuer	148,–	116,–	174,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	532,–	451,–	483,–
2019	–	–	–	Teilkasko	75,–	89,–	105,–
2018	–	14 237,–	14 143,–	Vollkasko	433,–	372,–	426,–
2017	–	12 849,–	12 751,–	Wartung	238,–	259,–	276,–
2016	10 445,–	11 697,–	11 055,–	l/100 km	6,7 S	5,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Ungewöhnliche Schwachstelle beim Kompakt-SUV: der Schaumstoff im Fahrersitz. Verformungen kommen hier auffallend häufig vor. Auch die Sitzheizung auszuprobieren kann ratsam sein.

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

Mokka (Fahrbericht: 13/12), Mokka 1.4 Turbo (Test: 25/12, Vergleichstest: 26/13, 14/14), Mokka 1.6 CDTI (Vergleichstest: 17/14), Mokka X 1.4 Turbo (Vergleichstest: 15/17).

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

Peugeot 2008

Manche Erfolgsgeschichten spielen sich eher im Verborgenen ab. So auch die des 2008, der hierzulande zu den meistverkauften Peugeot-Modellen zählte.



Der kleine Crossover erfreute sich seit seiner Einführung 2013 großer Beliebtheit: Weltweit wurden bis 2019 deutlich mehr als 600 000 Exemplare verkauft.

Die Motorenpalette umfasst je zwei Benziner und zwei Diesel, das Leistungsspektrum reicht von 82 bis 130 PS. Schon der dreifreudige Dreizylinder-Basisbenziner reicht für die Stadt völlig aus. Aufmerksamkeit gebührt der vorschriftsmäßigen Wartung mit der richtigen Ölsorte. Der Zahnriemen läuft im Ölbad und ist auf korrekten Schmierstoff angewiesen. Besonders dreifreudig ist der Vierzylinder-Benziner mit 120 PS. Ideal für alle Langstreckenfahrer und mit einem Verbrauch um die vier Liter deutlich sparsamer sind die Drehmomentstarken 1,6-Liter-Diesel, optional mit automatisiertem Schaltgetriebe. Die 100 und 120 PS starken 1.6 BlueHDi 100 (FAP) erfüllen allerdings erst seit 2015 die Abgasnorm Euro 6.

20 Zentimeter länger und rund zehn Zentimeter höher als sein Plattformspeer 208, ist der Crossover der praktische Nachfolger des früheren Kombis 207 SW. Er bietet ein Ladevolumen von 350 bis 1194 Litern, mehr Kopf- und Beinfreiheit sowie eine höhere Sitzposition. Die Karosserie wirkt weitgehend sauber verarbeitet, der Innenraum modern und solide. Serienmäßig ist der 2008 mit ABS, sechs Airbags, ESP mit ASR, elektrischer Servolenkung, Notbremsassistent und der Lenk-Stabilisierung SSP ausgerüstet.

Statt eines Allradantriebs gibt es jedoch nur eine „Grip-Control“ für bessere Traktion auf rutschigem Untergrund; doch im Gegenzug ist der 2008 nur 50 Kilogramm schwerer als sein kleiner Bruder 208. Dank der hohen Sitzposition, dem kleinen Lenkrad und einer präzisen Lenkung lassen sich selbst enge Kurven überraschend dynamisch meistern, ohne dass der 2008 trotz seiner Höhe zu übermäßigem Wanken neigt. Zugleich arbeitet die Federung recht komfortabel, nur beim langsamen Überfahren von Unebenheiten kommt sie ins Stuckern. Dank der soliden Basis schreibt der 2008 seine Erfolgsgeschichte auch als Gebrauchtwagen fort.

Clemens Hirschfeld



Das Peugeot-typisch kleine Lenkrad muss man mögen, die üppigen Platzverhältnisse gefallen dagegen jedem



Der 2008 ist eine Art Kompakt-kombi im SUV-Outfit. Anstelle von Allradantrieb gibt's eine ausgeklügelte Traktionskontrolle

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der dreifreudige Dreizylinder-Basisbenziner reicht für die Stadt völlig aus, muss allerdings penibel gewartet sein. Spritziger ist der Vierzylinder-Benziner mit 120 PS. Die 1,6-Liter-BlueHDi-Diesel mit 100 oder 120 PS erfüllen seit 2015 die Euro-6-Abgasnorm.

	PureTech 82	120 VTi	Hdi 100
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1199	1598	1560
Leistung	60 (82)	88 (120)	73 (99)
	bei 1/min	bei 6000	bei 3750
max. Drehm.	118 bei 2750	160 bei 4250	254 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1120/470	1270/374	1265/450
Länge x Breite	4159 x 1739	4159 x 1739	4159 x 1739
x Höhe	x 1556	x 1556	x 1556
Gepäckraum	I/VDA 350-1194	350-1194	350-1194
Höchstgeschw.	168	196	183

Welches Modelljahr?

Der 2008 ist seit 2013 auf dem Markt. Das Facelift ab April 2016 brachte nur leichte optische Retuschen und ein teilweise aufgewertetes Interieur. Langstreckenfahrer sollten zu einem Euro-6-Diesel ab Baujahr 2015 greifen. Bisher gab es nur zwei Rückrufe wegen defekter Anlasserrelais und Temperaturfühler.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon in der Basis ist der 2008 mit Audiosystem, Klimaanlage, Lederlenkrad und Tempomat sehr ordentlich ausgestattet. Es gibt die Ausstattungslinien Access, Active und Allure. Das GT-Line-Paket bietet Adaptivfahrwerk und Teilleder mit roten Ziernähten.

Was kostet er?

Trotz der hohen Stückzahlen tummeln sich auf den Gebrauchtwagenseiten im Netz momentan nur knapp 800 Exemplare. Los geht's bei etwa 9000 Euro für ältere Exemplare mit weniger als 100 000 km. Facelift-Modelle beginnen erst bei etwas über 10000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 82	120 VTi	Hdi 100	im Jahr	PT 82	120 VTi	Hdi 100
2021	-	-	-	Steuer	62,-	112,-	152,-
2020	-	-	-	Haftpflicht	468,-	517,-	467,-
2019	12 378,-	13 086,-	-	Teilkasko	81,-	105,-	107,-
2018	11 691,-	12 163,-	11 460,-	Vollkasko	415,-	425,-	391,-
2017	10 693,-	10 965,-	10 332,-	Wartung	229,-	242,-	272,-
2016	9 171,-	9 622,-	9 538,-	I/100 km	4,9 S	5,9 S	3,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der kompakte Crossover-SUV hat das Potenzial, Spaß zu machen. Auch weil er kaum Schwachstellen aufweist. Minimal erhöht sind allenfalls Auffälligkeiten in Sachen Ölverlust.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

2008 120 VTi (Vergleichstest: 12/13), 2008 e-HDi 92 Active (Vergleichstest: 15/14), 2008 PureTech 130 (Fahrbericht: 12/16), 2008 BlueHDi 120 (Vergleichstest: 26/16).

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

Porsche Cayenne

Für viele ein Feindbild, für Porsche-Freunde ein fahraktiver Großraumwagen – als Gebrauchtwagen ist vor allem die zweite Generation interessant.



Von 2010 bis 2017 wurde die zweite Generation des Porsche Cayenne verkauft, interne Bezeichnung: 92A. Sie war nicht nur bis zu 200 Kilogramm leichter als die Vorgängerbaureihe, sondern gefiel zudem mit ihrem prägnanteren Design. Fünf Benziner und zwei Diesel standen während des Angebotszeitraums zur Wahl, wobei die typische Porsche-Klientel bei den Neuwagen die starken Benziner präferierte.

Die Selbstzünder erfüllten erst ab Mitte 2015 (V6) und März 2016 (V8) die Euro-6-Abgasnorm, zudem gab es auch für diese V6-Diesel einen Rückruf wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen. Trotzdem: Der V8-Diesel im Cayenne S kann für Liebhaber wuchtiger Antriebe eine Überlegung wert sein, denn einen ähnlich druckvollen und zugleich sparsamen Motor wird es bei Porsche vermutlich so bald nicht wieder geben.

Bei Gebrauchtkäufern sind allerdings die Einstiegsmotoren beliebter, zumal sie bereits hohen Ansprüchen genügen. Mit den V6-Triebwerken erscheint der Porsche-SUV keineswegs untermotorisiert, denn sie haben mindestens 300 (Benziner) oder 245 PS (Diesel). Eine Sonderrolle spielen die beiden Hybridversionen mit 380 oder 416 PS (ab 10/2014), weil sie auf dem deutschen Gebrauchtmotor wegen des ziemlich überschaubaren Sparpotenzials eher selten angeboten werden.

Zu den Vorzügen des großen SUV gehören das üppige Platzangebot und die hohe Verarbeitungsqualität. Ungeachtet dessen fielen schon recht junge Cayenne mit erhöhtem Bremsenverschleiß, ölundichten Antrieben oder überdehnten Kettenspannern beim Motor auf, was mit zunehmendem Alter nicht besser wird. Dafür glänzt der Cayenne mit agilem Fahrverhalten und kräftigen Bremsen.

Insgesamt erweist sich der große Porsche-SUV aber als langlebiges Auto, viele Exemplare auf dem Zweithand-Markt sind weit über 200 000 km gelaufen. Reparaturen sind freilich teuer, ebenso Wartung, Verschleißteile und die Versicherungstarife. Ohnehin kann bereits der Treibstoffverbrauch der Benziner-Varianten so manches Mobilitätsbudget sprengen.

Heinrich Lingner



Viel Platz im Fond, hochwertige Verarbeitung und gute Sitze prägen den Eindruck im Interieur des Cayenne Typ 92A



400 PS leistet der V8 im Cayenne S, ab Herbst 2014 ersetzt ein 3,6-Liter-Biturbo-V6 mit 420 PS den Saugmotor

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die beiden S-Versionen mit 400 und 420 PS passen gut zum Cayenne, dem V6-Benziner mit 300 PS mangelt es ein wenig an Porsche-gerechtem Nachdruck. Ein echter Geheimtipp ist der V8-Diesel: selten, drehmomentgewaltig und dabei recht genügsam.

	S E-Hybrid	S	S Diesel
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/8
Hubraum	2995	3604	4134
Leistung			
kW (PS)	306 (416)	309 (420)	283 (385)
bei 1/min	bei k.A.	bei 6000	bei 3750
max. Drehm.	700 bei 1/min	550 bei 1350	850 bei 2000
Nm bei 1/min	700 bei k.A.	550 bei 1350	850 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	2425/625	2160/700	2335/665
Länge x Breite	4846 x 1939	4855 x 1939	4855 x 1939
x Höhe	x 1705	x 1705	x 1699
Gepäckraum	l/VDA	670–1780	618–1728
Höchstgeschw.	242	259	252

Welches Modelljahr?

Mit dem Facelift von Oktober 2014 kamen neue Euro-6-Motoren und eine kleine optische Auffrischung. Alle Versionen haben seither eine Achtstufen-Tiptronic, die Handschaltung beim V6-Benziner entfiel mangels Interesse. Der Plug-in-Hybrid mit Elektro- und V6-Benzinmotor hat 416 PS Systemleistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Luffederung und Adaptivdämpfer zählen zu den beliebtesten Zutaten, empfehlenswert ist zudem das Torque Vectoring Plus mit Differenzialsperre. Navi, LED-Licht und Parkpiepser sollten nicht fehlen, auch eine Anhängervorrichtung kann sinnvoll sein.

Was kostet er?

Unter 30 000 Euro fehlt es an seriösen Angeboten. V6-Benziner ab 2015 mit Laufleistungen unter 100 000 km starten ab 40 000 Euro, V6 Diesel liegen gleichauf. Vergleichbare Exemplare mit V8-Benziner sind nicht viel teurer, V8-Turbos gibt es aber erst ab 55 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	Hybrid	S	S Diesel
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	–	–	–
2017	52 352,–	46 706,–	50 517,–
2016	45 015,–	38 037,–	44 989,–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+ 17,9 kWh

Betriebskosten in Euro

	im Jahr	Hybrid	S	S Diesel
Steuer	256,–	330,–	627,–	
Haftpflicht	788,–	686,–	755,–	
Teilkasko	444,–	416,–	415,–	
Vollkasko	1324,–	1401,–	1482,–	
Wartung	573,–	569,–	679,–	
l/100 km	3,4 SP ²⁾	9,5 SP	8,0 D	

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die zweite Cayenne-Generation bietet insgesamt Top-Verarbeitung. Aufpassen sollten Gebrauchtkäufer in Sachen Brems Scheibenverschleiß und Ölfeuchtigkeit an Motor und Getriebe – schon bei jüngeren Fahrzeugen auffällig oft vorhanden.

Peter Falkenhagen

Tests in diesen Ausgaben

Cayenne S Diesel (Vergleichstest: 20/16), Cayenne Diesel (Vergleichstest: 2/13), Cayenne GTS (Vergleichstest: 3/13), Cayenne S (Einzeltest: 15/10), Cayenne Turbo S (Vergleichstest: 19/13).

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

Range Rover Evoque

Das kleinste Modell der britischen Edelmarke setzt Stil über Platz – wahlweise mit zwei oder vier Türen und sogar als SUV-Cabrio mit Stoffverdeck.



Ist das nicht der kleine Range Rover, bei dem Victoria Beckham mal die Farben und Materialien für eine Sonderedition ausgesucht hat? Ja, das ist das Modell aus der ersten Generation, die 2011 erschienen und 2019 abgelöst worden ist. Günstig ist er nicht, oft stecken noch hohe Beträge in Extras. Was den Evoque nicht davon abhält, bei Bedarf durch Geröll und Schlamm zu stapfen. Selbst wenn der Bedarf selten ist.

Alle Motoren sind Vierzylinder-Turbos. Die Diesel, die bis zum Facelift im August 2015 Dienst taten, erfüllen nur die Euro-5-Norm. Ihre Nachfolger mit 150 und 180 PS hingegen schaffen Euro 6. Sie motorisieren den recht schweren Evoque (zwischen 1,6 und 1,8 Tonnen) anständig, ohne ihn wirklich flott zu machen. Das schafft nur der stärkste Zweiliter-Selbstzünder (240 PS), der 2017 nachgereicht wurde. Der Benziner, der von Ford kam, leistet bis zu 290 PS, säuft aber gierig.

Der Zweitürer, Coupé genannt, war bis zum Facelift etwas teurer, obwohl er deutlich weniger Rundumsicht und Platz im Fond bietet. Zudem stören die langen Türen in engen Parklücken. Die nerven auch beim 2016 nachgeschobenen Cabrio, dessen sehr solides, dick gefüttertes E-Verdeck zudem den Fond- und Kofferraum (maximal 251 Liter) schmerzhaft beschneidet.

Der Evoque ist solide verarbeitet, seine Oberflächen sind hochwertig. 2014 wurde er als wertvollstes Auto seiner Klasse ausgezeichnet. Vor allem aber ist er zuverlässig; bei der HU ist der Baby-Range bislang in keiner Kategorie negativ aufgefallen. Beim Euro-NCAP-Crashtest 2011 erntete er fünf Sterne – Fahrer-, Beifahrer-, Seiten-, Fenster- und Knie-Airbag sorgen für hohen Insassenschutz. Als Extras standen Adaptiv-Tempomat, Totwinkelwarner, Spurhalte- und Parkassistent in der Preisliste.

Zum guten Federungskomfort und zum problemlosen Handling kommt bei den Allradmodellen eine starke Traktion. Das Standardfahrwerk ist harmonisch abgestimmt, auf die elektronisch geregelten Stoßdämpfer kann man guten Gewissens verzichten.

Thomas Hellmanzik



Durchgestylter Armaturenräger, schicke Ledersitze, breite Mittelkonsole – alles wichtige Elemente für einen Range



Speziell beim Coupé geht Design vor Funktion. Und nein, die Fensterlinie ist der Rundumsicht nicht förderlich

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel bis 2015 erreichen nur Euro 5, die neueren Motoren erfüllen Euro 6. Zusätzlich gibt es den starken Ford-Benziner. Der ist zwar erheblich trinkfester als die beiden Selbstzünder, aber auch entsprechend sportlicher.

	SI4	eD4	TD4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1997	1999	1999
Leistung	177 (240)	110 (150)	132 (180)
	bei 1/min	bei 3500	bei 4000
	bei 5500	bei 1750	bei 1750
max. Drehm.	340 Nm bei 1/min	380 Nm bei 1750	430 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1640/710	1670/680	1746/604
Länge x Breite x Höhe	4365 x 1900 x 1635	4365 x 1900 x 1635	4370 x 1900 x 1660
Gepäckraum	l/VDA	420–1445	420–1445
Höchstgeschw.	km/h	217	185
			200

Welches Modelljahr?

2017 spendierte Range Rover dem Evoque drei starke Motoren mit 240 beziehungsweise 290 PS. Ebenfalls neu: die frisch entwickelte Neunstufen-Automatik von ZF (zuvor Sechsgang-Automatik) sowie Modifikationen an Stoßfängern, Scheinwerfern und Kühlergrill. Marktstart des Cabrios: Frühjahr 2016.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wegen der schlechten Rundumsicht sollten unbedingt Parkpiepser und Rückfahrkamera an Bord sein, mit Allradantrieb wird der Evoque zum Allrounder. Wer im Gelände fahren möchte, schaut sich nach Exemplaren mit dem Allradantrieb Active Driveline um.

Was kostet er?

Ein Evoque Diesel ab 2017 mit etwa 50 000 Kilometern geht bei 26 000 Euro los. Die Benziner kosten locker 5 000 Euro mehr, haben aber Allradantrieb serienmäßig. Euro-5-Diesel mit Laufleistungen um 100 000 km sind ab 18 000 Euro zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	SI4	eD4	TD4	im Jahr	SI4	eD4	TD4
2021	–	–	–	Steuer	180,–	268,–	268,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	741,–	704,–	653,–
2019	41 857,–	32 995,–	37 985,–	Teilkasko	198,–	179,–	173,–
2018	37 385,–	29 476,–	33 935,–	Vollkasko	850,–	641,–	706,–
2017	33 273,–	27 109,–	30 486,–	Wartung	322,–	342,–	384,–
2016	29 380,–	23 756,–	26 978,–	l/100 km	7,3 S	4,8 D	5,1 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreis

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Plus: gute Verarbeitung, geringer Geräuschpegel im Innenraum bei hohen Geschwindigkeiten, Infotainmentsystem auf Topniveau. Minus: Hoher Kraftstoffverbrauch und insgesamt hohe Unterhaltskosten.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

Evoque 2.2 SD4 (Test: 21/11), Evoque 2.2 TD4 (Vergleichstest: 24/11), Evoque eD4 2WD (Fahrbericht: 21/15), Evoque Cabrio (Fahrbericht: 7/16).

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

Renault Captur

Der Clio-Ableger kombinierte 2013 eine frische Optik mit einem clever genutzten Innenraum. Gebrauchte präsentiert sich der Franzose technisch solide.



Als der auf dem Clio basierende Captur Mitte 2013 fast gleichzeitig mit dem Peugeot 2008 auf den Markt kam, wurde er auf Anhieb als Bereicherung unter den kleinen SUV empfunden und zum Verkaufsschlager für Renault. Neben den kurz zuvor modifizierten Motoren umfasste das Facelift 2017 optionale LED-Scheinwerfer und Totwinkelwarner sowie neue Farben und ein höherwertiges Interieur. Im Herbst 2019 folgte schließlich der Modellwechsel.

Im Vergleich zum Clio bot der Captur mehr Innen- und Kofferraum, außerdem sprach vor allem die bessere Variabilität für den SUV. So lässt sich die Rücksitzbank in Längsrichtung um 16 Zentimeter verschieben und der flexible Zwischenboden so einsetzen, dass eine ebene Ladefläche entsteht. Auch die vielen Ablagen bis hin zum Handschuhfach im Schubladenformat sowie die abzieh- und waschbaren Sitzbezüge sind im Alltag sehr praktisch. Peppige Farben und Zierelemente ergaben zudem eine individuelle Optik.

Häufig kritisiert werden billig wirkende und rasch abgegriffene Verkleidungen im Innenraum – vor allem ein Problem der Baujahre vor dem Facelift. Zudem sind Federn und Dämpfer störanfällig, was bei kleineren SUV eher selten vorkommt. Sonst gilt der Captur abseits kleiner Wehwechen als technisch robust und verlässlich.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt überwiegen die Benziner-Varianten des Fronttrieblers. So trifft man meist auf den 90 PS starken Dreizylinder (TCe 90) oder auf den Vierzylinder (TCe 120) mit 118 PS. Die beiden Vierzylinder-Diesel mit 90 und 110 PS (dCi 90 bzw. dCi 110) sind in der Unterzahl und waren anfangs nur nach Euro 5 zertifiziert.

Bei seiner Einführung erhielt der Captur den Spitzenwert von fünf Sternen beim Euro-NCAP-Crashtest 2013. Die standardmäßige Sicherheitsausstattung fällt mit ABS, ESP und vier Airbags jedoch eher bescheiden aus. Das ordentliche Fahrwerk bietet selbst auf schlechten Straßen einen akzeptablen Komfort, und die mäßige Agilität dürfte nur den wenigsten Fahrern wirklich negativ auffallen.

Philipp Körner



Das Interieur wirkt klar und aufgeräumt, aber nicht sehr hochwertig. Der Kofferraum fasst 377 bis 1235 Liter



Für den 1.5 dCi 110 begann im Mai 2017 eine Rückrufaktion. Deren tatsächliche Erledigung sollte man vor dem Kauf prüfen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Motorauswahl ist so unaufgeregt wie das Auto selbst. Die gängigen Benziner bieten ordentliche Fahrleistungen, für häufige Autobahnfahrten empfiehlt sich jedoch der stärkere TCe 120. Bei den Dieselmotoren sollte man neue Varianten mit Euro 6 bevorzugen.

	TCe 90	TCe 120	dCi 90
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	898	1197
Leistung	kW (PS)	66 (90)	87 (118)
	bei 1/min	bei 5000	bei 5000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	140 bei 2250	205 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1259/423	1277/467
Länge x Breite x Höhe	mm	4122 x 1778 x 1566	4122 x 1778 x 1566
Gepäckraum	VDA	377-1235	377-1235
Höchstgeschw.	km/h	171	192

Welches Modelljahr?

Bis zum Facelift 2017 gab es beim Captur kaum Änderungen, aber zwei größere Rückrufe: 2015 wurden defekte Bremsschläuche in allen Modellen getauscht. Beim großen Diesel mit Produktionszeitraum zwischen 2013 und 2015 galt seit 2017 eine Rückrufaktion wegen Fehlern bei der Abgasreinigung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Unter Sicherheits-Gesichtspunkten ist bereits die Basislinie Expression ausreichend. Die Variante Luxe bietet unter anderem die beliebten abziehbaren und waschbaren Sitzbezüge sowie zusätzliche Farbmöglichkeiten für die A-Säule, die Außenspiegel und das Dach.

Was kostet er?

Ein Captur TCe 120 der Ausstattungslinie Luxe um 80 000 km beginnt im guten Zustand bei etwa 11 000 Euro, den kleineren TCe 90 bekommt man schon ab 9000 Euro. Dieselmotore mit Euro 6 und vergleichbaren Laufleistungen starten bei knapp 11 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	TCe 90	TCe 120	dCi 90	im Jahr	TCe 90	TCe 120	dCi 90
2021	–	–	–	Steuer	56,–	84,–	143,–
2020	16 893,–	–	–	Haftpflicht	514,–	561,–	508,–
2019	14 161,–	–	14 924,–	Teilkasko	63,–	90,–	97,–
2018	12 672,–	13 233,–	13 086,–	Vollkasko	374,–	482,–	451,–
2017	11 612,–	12 017,–	11 983,–	Wartung	198,–	215,–	221,–
2016	10 690,–	10 980,–	10 831,–	/100 km	5,1 S	5,5 S	3,7 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der kleine SUV von Renault bietet viel Auto fürs Geld. Die häufigen Probleme mit der Navigation lassen sich durch ein Software-Update lösen. Die hinteren Türdichtungen sind häufiger ein Schwachpunkt, vereinzelt steigt über 40 000 km Laufleistung der Ölverbrauch.

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

TCe 90, TCe 120 und dCi 90 (Fahrbericht: 9/13),
dCi 90 (Vergleichstest: 15/14), dCi 110 (Vergleichstest: 24/15),
TCe 120 (Vergleichstest: 10/15), dCi 110 (Vergleichstest: 18/17).

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

Volvo XC60

Qualitativ ist der schwedische SUV ein Musterschüler. Dennoch wird er am Markt günstiger gehandelt als viele Konkurrenzmodelle deutscher Hersteller.



Die ab 2008 angebotene erste Generation des Mittelklasse-SUV XC60 war ein Bestseller. Der Nachfolger auf Basis der Skalierbaren Produktarchitektur (SPA) erschien 2017 mit Baukasten-Vierzylindermotoren. Der Modellwechsel machte den robusten Vorgänger als Gebrauchten interessant, weil er erschwinglicher wurde.

Die Motoren sind robust, allenfalls der Ladeluftschlauch kann kaputtgehen. Auch gab es zwei Rückrufe wegen defekter Riemenspanner beim Fünfzylindermotor und wegen zu großer Ölverdünnung. Darauf sollte man beim Kauf achten. Über 90 Prozent des Angebots machen Dieselmotore aus. Die durchzugskräftigen Fünfzylinder mit ihrem charmant-rauen Klangbild überzeugen, wenngleich sie nicht sparsam sind. Die seltenen Benziner genehmigen sich noch mehr Sprit. Dank langer Bauzeit gibt es den XC60 mit den Abgasnormen Euro 4, 5 und 6. Der 150 PS starke D3, der 190 PS starke D4 und der D5 mit 220 PS erfüllen ab März 2015 Euro 6, haben aber keinen SCR-Kat.

Der XC60 gilt zwar nicht als Raumriesen, überzeugt aber mit Variabilität des ebenen Laderaums: Die Rückbank klappt im Verhältnis 40:20:40. Das Interieur des in Gent gebauten SUV ist hochwertig und haltbar. Für die Tragelenke und Spurstangen der Vorderachse gilt das nicht unbedingt, zum Teil sind schon nach 70 000 km Reparaturen nötig. Achten sollten Gebrauchtkäufer auch auf die Wechselintervalle von Keil- und Zahnriemen.

Der SUV ist mit reichlich Airbags und ESP ausgestattet. Wer einen Allradantrieb möchte, muss aufpassen: Es befinden sich auch zahlreiche Frontriebler auf dem Markt. Alle Varianten verfügen jedoch über das City-Safety-System, das bis 30 km/h aktiv ist, Hindernisse erkennt und – falls der Fahrer nicht eingreift – selbsttätig eine Vollbremsung durchführt. Im Widerspruch zum Design fährt der SUV aus Schweden nicht sehr agil, sondern eher unaufgeregt sicher. Der Federungskomfort stimmt, vor allem mit der 17-Zoll-Serienbereifung. Im Vergleich zur Konkurrenz enttäuscht der XC60 bei der Anhängelast (max. 1 800 bis 2 000 kg gebremst). *Andreas Of-Allinger*



Das stilvolle und haltbare Interieur wurde 2013 modifiziert. Richtig intuitiv ist die Bedienbarkeit bei keinem Modelljahr



Der hochwertig und clever eingerichtete Innenraum zählt zu den Stärken des XC60. Kofferraum von 495 bis 1455 Liter

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Volvo verwirrt potenzielle XC60-Gebrauchtwagenkäufer mit unzähligen Varianten. Allein der populäre, weil kräftige D5 wurde mit 185, 205, 215 und 220 PS ausgeliefert. Empfehlenswert ist er immer; vor allem mit der Abgasnorm Euro 6, die er ab 3/2015 erfüllt.

	T5	D4	D5 AWD
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/5
Hubraum	1999	1969	2400
Leistung	180 (245) bei 1/min	140 (190) bei 4250	162 (220) bei 4000
max. Drehm.	350 Nm bei 1800	400 Nm bei 1750	420 Nm bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1834/671	1854/631	1906/599
Länge x Breite x Höhe	4628 x 1891 x 1713	4644 x 1891 x 1713	4644 x 1891 x 1713
Gepäckraum	495–1455 l/VDA	495–1455	495–1455
Höchstgeschw.	210	210	210

Welches Modelljahr?

Bis zum Facelift 2013 gab es keine wesentlichen Änderungen an Optik oder Technik. Wer es exotisch mag und wenig fährt, wählt den 3.2 AWD oder den T6 mit quer eingebautem Reihensechszylinder-Benziner. Für die allermeisten ist ein Euro-6-Dieseler ab März 2015 die beste Wahl: kaufen und fahren, solange es geht.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wie so oft genügt die Basis. Radio, Klimaanlage, Leichtmetallräder und natürlich die umfangreiche Sicherheitsausstattung inklusive Notbremsassistent sind Standard. Zum eher gemütlichen Charakter des XC60 passt das häufig bestellte Automatikgetriebe.

Was kostet er?

Das Preisniveau des Volvo XC60 liegt etwas unter dem der deutschen Wettbewerber. Scheckheftgepflegte Diesel mit Euro-6-Abgasnorm, weniger als 100 000 Kilometern Laufleistung und Garantie werden aktuell ab rund 19 000 Euro angeboten.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	T5	D4	D5 AWD	im Jahr	T5	D4	D5 AWD
2021	–	–	–	Steuer	164,–	234,–	312,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	684,–	557,–	581,–
2019	–	–	–	Teilkasko	151,–	188,–	202,–
2018	–	35 746,–	37 910,–	Vollkasko	701,–	585,–	620,–
2017	24 452,–	31 099,–	34 693,–	Wartung	329,–	365,–	388,–
2016	21 384,–	28 791,–	32 302,–	/100 km	6,7 S	4,5 D	5,2 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der SUV auf S60-Basis ist vergleichbar solide unterwegs. Schwächen zeigt er beim Ladeluftschlauch und – in frühen Baujahren – bei der damals hydraulischen Heckklappe, die dann durch eine elektrische ersetzt wurde. *Peter Falkenhagen*

Tests in diesen Ausgaben

D4 AWD (Test: 24/14), D5 (Vergleichstest: 02/16).

Tests zu diesem Fahrzeug sowie technische Daten und weiterführende Informationen sind im Internet abrufbar unter www.auto-motor-und-sport.de

Volvo XC90

Der große SUV überzeugt auch in der zweiten Generation mit klassischen Volvo-Tugenden. Schauen Sie beim Gebrauchtkauf trotzdem genau hin!



Schon der erste XC90 von 2002 war ein Erfolgstyp – er bot viel Raum, Komfort und Sicherheit. Daran hat sich bei der zweiten, 2015 aufgelegten Generation nichts geändert; ihre auf 4,95 Meter gewachsene Karosserie bietet sogar Platz für eine optionale dritte Sitzreihe. Im anderen Fall erstreckt sich hier ein Gepäckraum mit bis zu 1,9 Kubikmeter Volumen.

Vorn verwöhnt der Schwede mit hochwertigen Materialien und bequemen Sitzen. Das gut verarbeitete Interieur wirkt elegant und clean. Die Bedienung des Infotainments über den Hochkant-Touchscreen ist jedoch kompliziert und lenkt ab, zumal die Sprachsteuerung nur rudimentär weiterhilft und die Software gern mal zickt. Aber der XC90 fährt sich sehr sicher, dank umfangreicher Assistenz. Der Federungskomfort überzeugt – vor allem mit dem optionalen Luftfahrwerk, das bei Kälte jedoch auch mal streiken kann. Die Lenkung wirkt recht gefühllos, und im Stadtverkehr behindern Wendekreis und Größe.

Alle XC90 der zweiten Generation haben einen Zweiliter-Vierzylinder unter der Haube. Die Diesel arbeiten harmonisch mit der sanften Achtstufenautomatik zusammen. Wer den sonst obligatorischen Allradantrieb nicht braucht, wählt den 190 PS starken D4 mit Frontantrieb. Die Turbobenziner sind durstiger und nicht so überlegen, wie es ihre höhere Leistung suggeriert. Beim Facelift 2019 wurde die Motorenpalette mit 48-Volt-Technik mildhybridisiert. Das Topmodell ist der bis zu 405 PS starke Plug-in-Hybrid T8. Sein hochkomplexes Technikpaket umfasst eine E-Maschine an der Hinterachse, die elektrische Reichweite liegt um 40 Kilometer.

Alles so weit gut? Tja, hmm. Der gutmütige Bär aus Göteborg ist schon oft in die Höhle, pardon Werkstatt zurückgerufen worden. Dabei ging es um das Airbag-System, das Gurtschloss rechts vorn, den Turbolader, den Notbremsassistent, das Kraftstoffsystem und den Ansaugkrümmer. Und falls der vordere Fußraum feucht ist, trägt ein defekter Ablaufschlauch der Klimaanlage die Schuld.

Clemens Hirschfeld



Weiches Leder und gute Verarbeitung zeichnen den XC90 aus. Viel Platz für Gepäck oder bis zu sieben Personen



Mehr als vier Zylinder hat kein XC90, aber meist Allradantrieb und immer eine komfortable Achtgangautomatik

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Euro 6 ist Standard im XC90, ab 2017 kamen die noch saubereren 6d-Temp-Motoren. Die Diesel – von 190 bis 240 PS – sind erste Wahl, die Benziner wirken weniger kräftig und verbrauchen mehr. Zeitgemäßes Topmodell: der sportliche Plug-in-Hybrid T8.

	D5	T5	T8
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4 + E-Motor
Hubraum	cm³	1969	1969
Leistung	kW (PS)	173 (235)	184 (250)
	bei 1/min	bei 4000	bei 5500
			bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	480 bei 1750	350 bei 1800
			640 bei 2200
Leergewicht/Zuladung	kg	2130/500	2136/494
Länge x Breite x Höhe	mm	4950 x 2008 x 1776	4950 x 2008 x 1776
Gepäckraum	l/VDA	721–1886	721–1886
Höchstgeschw.	km/h	210	215
			230

Welches Modelljahr?

Das Baujahr ist beim XC90 nicht ausschlaggebend. Beim Facelift wertete Volvo 2019 die Motoren mit einem 48-Volt-Mildhybrid-System auf. Seit April 2020 ist die Spitze auf 180 km/h beschränkt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basisversion Kinetic wirkt zu nüchtern für das Designerstück. Die Momentum-Linie wertet den SUV mit Parkpiepsern hinten, beheizbaren Leder-Komfortsitzen und elektrischer Heckklappe auf. Sportlicher wird der XC90 als R-Design, richtig luxuriös mit Inscription-Ausstattung. Empfehlenswerte Extras: Voll-LED-Scheinwerfer und Head-up-Display.

Was kostet er?

Modelle unter 200 000 km Laufleistung starten bei rund 28 000 Euro. Gut ausgestattete dreijährige XC 90 mit weniger als 100 000 km liegen bei rund 40 000 Euro. Diesel sind im Unterhalt relativ günstig. Der Plug-in-Hybrid T8 fängt erst bei rund 48 000 Euro an.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	D5	T5	T8	im Jahr	D5	T5	T8
2021	53 166,-	50 512,-	66 080,-	Steuer	298,-	218,-	40,-
2020	48 691,-	46 975,-	62 032,-	Haftpflicht	607,-	571,-	680,-
2019	42 297,-	42 228,-	55 589,-	Teilkasko	288,-	268,-	315,-
2018	41 353,-	40 328,-	51 174,-	Vollkasko	793,-	705,-	744,-
2017	38 675,-	34 639,-	–	Wartung	421,-	405,-	433,-
2016	34 860,-	–	–	l/100 km	5,7 D	7,9 S	2,1 S ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise
²⁾+16,3 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Sicherheits-Champion mit fünf Sternen im Euro-NCAP-Crashtest und aktiver Sicherheitsausstattung. Seit 4/2020 elektronisch bei 180 km/h abgeregelt. Software-Probleme sind nicht selten. Vor dem Kauf checken: Undichtigkeiten am Schiebedach, Klappern an hinteren Sitzen.
Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

XC90 (Fahrbericht: 5/15), XC90 D5 (Einzeltest: 14/15, Vergleichstest: 16/15, 15/17, 1/19), XC90 (Kaufberatung: 10/16), XC90 T8 (Vergleichstest: 14/16), XC90 T6 AWD (Vergleichstest: 13/18).

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

VW T-Roc

Zuverlässige Technik, gutes Fahrverhalten und ein praktisches Format haben den T-Roc zum Erfolgsauto gemacht. Ist er als Gebrauchter auch der bessere Golf?



So ein T-Roc ist solide, langlebig und praktisch. Im Modellprogramm reiht er sich als Crossover zwischen dem kompakten Golf und dem SUV Tiguan ein und bedient sich deren Plattform und Teilebaukasten. Er ist das bis auf Interieur, Front und Heckpartie weitgehend baugleiche Schwestermodell zum Audi Q2.

Kein schlechter Kaufkandidat also? Schon, aber es geht schlauer. Ein Golf ist günstiger, bietet teilweise mehr Platz, hochwertigere Innenraummaterialien und auch bessere Fahreigenschaften. Tipp: den im Detail besseren Golf 7 wählen.

Wer dennoch den modischen Auftritt des T-Roc mehr schätzt, greift am besten zur zweiten Ausstattungslinie Style. Die frugale Basis zeigt im Vergleich zu sehr mit Annehmlichkeiten, und die Top-Linien sind oft zu teuer fürs Gebotene. Bedenken Sie auch mit Blick auf die Zukunft: der T-Roc ist teuer, behält aber seinen Wert.

Im Besonderen gilt das für den beliebten und empfehlenswerten 1.5 TSI mit 150 PS. Der Motor ist lafruhig, lebendig und sparsam. Zudem kommt er spielend mit den rund 1,4 Tonnen Leergewicht zurecht, während die Dreizylinder nur unter Vollast in Schwung kommen. In Sachen Haltbarkeit fallen hier auch bei höheren Laufleistungen keine Problemzonen auf. Wer gern spart, darf ruhigen Gewissens alle handgeschalteten Diesel wählen. Die Selbstzünder sind aktuell spürbar weniger gefragt, sodass sich noch am ehesten ein Schnäppchen ergattern lässt. Die 1,6- und Zweiliter-Motoren halten ein halbes Leben lang und brauchen dabei nur wenig Kraftstoff. Dank Euro 6d sind sie zudem relativ zukunftssicher.

Meiden sie angesichts des hohen Diesel-Drehmoments die DSG-Automaten. Das gilt ganz besonders, wenn sich am Heck eine (benutzte!) Anhängerkupplung zeigt. Die Doppelkuppler sind hier nicht auf Dauer belastbar. Bei Benzinern machen sie eine besser Figur, ruckeln aber auch hier häufig. Mängel? Der nicht überall hochwertige Innenraum neigt zu Klappergeräuschen. Selten streikt bei beanspruchten Allradautos zudem die Haldex-Kupplung.

Andreas Jüngling



Das Cockpit ist übersichtlich, farbenfroh und aus Hartplastik. Umgeklappt fasst der T-Roc 20 Liter weniger Gepäck als ein Golf



Als Nachfolger des Golf Cabrios gibt es seit 2019 den T-Roc als zweitürigen Viersitzer mit voll-elektrischem Stoffverdeck

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Um in Schwung zu kommen, braucht der prinzipiell ausreichende Dreizylinder meist recht viel Gas. So fährt der T-Roc mit dem 1.5 TSI-Vierzylinder nicht nur harmonischer, sondern mitunter auch sparsamer. Eine echte Empfehlung sind die kräftigen Diesel.

	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1968
Leistung	81 (110)	110 (150)	110 (150)
	bei x/min	bei 5000	bei 5000
max. Drehm.	200 bei 2000	250 bei 1500	360 bei 1600
	Nm bei x/min		
Leergewicht/Zuladung	1301/499	1345/505	1560/510
	kg		
Länge x Breite	4236 x 1819	4236 x 1819	4236 x 1819
	mm		
x Höhe	x 1584	x 1584	x 1582
Gepäckraum	l/VDA	445-1290	392-1237
Höchstgeschw.	185	208	200
	km/h		

Welches Modelljahr?

Das Facelift 2021 brachte die oft vermisste Raffinesse. Das zuvor deutlich flächendeckendere Hartplastik im Cockpit tut der Funktion des T-Roc freilich keinen Abbruch. Antriebstechnisch sind die Unterschiede gering. 2020 und 2021 gab es Rückrufe für einzelne T-Roc-Varianten (Bremspedal, Motorabdeckung).

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Am sinnvollsten kommt der T-Roc in der Linie Style daher. So trägt er bereits einige Designelemente, die zum modernen Look passen und wirkt insgesamt nicht so karg wie die Basis. Ab Sport steigen dann die Preise unnötig stark an.

Was kostet er?

Günstige Exemplare, meist überschaubar ausgestattete 1.0 TSI bis 100000 km, starten bei gut 16000 Euro. Knapp 19000 Euro werden für Vierzylinder fällig. Hier beginnen auch die Diesel. Mit mehr Leistung und Ausstattung reichen die Preise bis 25000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*	Betriebskosten in Euro						
	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI				
Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2021	20 623,-	23 417,-	28 547,-	Steuer	96,-	110,-	288,-
2020	18 750,-	21 289,-	25 952,-	Haftpflicht	314,-	370,-	404,-
2019	-	20 215,-	22 982,-	Teilkasko	112,-	117,-	132,-
2018	-	19 055,-	19 928,-	Vollkasko	412,-	427,-	498,-
2017	-	17 657,-	18 506,-	Wartung	299,-	321,-	335,-
2016	-	-	-	l/xxx km	5,9 S	6,0 D	5,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der T-Roc ist eine gute Alternative zum Golf für Personen, die höher sitzen und nicht auf die Optik eines SUV verzichten möchten. Bei Panoramadächern auf die Dichtigkeit achten. Hier kann es zu Wassereintritt kommen. *Peter Falkenhagen*

Tests in diesen Ausgaben

1.0 TSI (Vergleichstest mit Golf 22/18), 1.5 TSI (VT 19/20), 2.0 TSI 4M. (VT 16/17, 1/20), R 2.0 TSI (VT 26/21), 2.0 TDI 4Motion (VT 11/20), Cabrio 1.0 TSI (Kurztest 15/22), Cabrio 1.5 TSI (Test 12/20).

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

VW Touareg

In seiner zweiten Generation hatte der große SUV an Reife gewonnen. Neu überzeugte er auf der Straße, im Gelände und bei Anhängerbetrieb.



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Grundsätzlich passen die V6-Diesels am besten, doch erst ab Oktober 2014 erfüllten sie dank SCR-Kat die Euro-6-Norm. Selten und teuer ist der Hybrid (2/2010 bis 5/2015), der rund zwei Kilometer elektrisch fährt und wegen des Mehrgewichts kaum Sprit spart.

	V6 TSI	V6 TDI	V6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/6
Hubraum	2995	2967	2967
Leistung	250 (340)	150 (204)	193 (262)
bei 1/min	bei 5300	bei 3200	bei 3800
max. Drehm.	580 bei 1340	450 bei 1250	580 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	2027/783	2185/695	2185/695
Länge x Breite	4878 x 1984	4801 x 1940	4801 x 1940
x Höhe	x 1717	x 1709	x 1709
Gepäckraum	1/VDA 810-1800	697-1642	697-1642
Höchstgeschw.	250	206	225

Welches Modelljahr?

Für V6-TSI-Motoren zwischen April 2011 und April 2012 gab es wegen undichter Einspritzleitungen einen Rückruf. Modelle bis 2016 mussten wegen eines losen Sicherungsringes an der Pedalerie nachgebessert werden. Ein ausführlicher Blick ins Scheckheft ist beim Gebrauchtkauf daher immer ratsam.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis verfügt über eine gute Sicherheits- und Komfortausstattung, aber nur über ein einfaches Allradsystem. Geländegänger sollten deshalb auf die Bezeichnungen 4XMotion oder Terrain Tech achten. Die weisen auf den Allradantrieb mit regelbaren Differenzialsperren vorn und hinten sowie das Reduktionsgetriebe hin und kitzeln aus dem großen SUV mit höhenverstellbarer Luftfederung Offroad-Qualitäten.

Was kostet er?

Für gepflegte Ersthand-Touareg diesseits sechsstelliger Kilometerstände werden mindestens 28 000 Euro aufgerufen, soll es ein V6-TDI mit Euro 6 sein. Wagemutige, die sich an frühe Diesel-Kilometerfresser um 250 000 km trauen, bezahlen mindestens 12 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	V6 TSI	V6 TDI ²⁾	V6 TDI ³⁾	im Jahr	V6 TSI	V6 TDI ²⁾	V6 TDI ³⁾
2021	58 275,-	-	-	Steuer	262,-	447,-	455,-
2020	51 517,-	-	-	Haftpflicht	548,-	670,-	689,-
2019	46 328,-	-	-	Teilkasko	235,-	209,-	246,-
2018	-	25 320,-	26 490,-	Vollkasko	918,-	818,-	1055,-
2017	-	21 753,-	23 438,-	Wartung	465,-	437,-	477,-
2016	-	19 357,-	20 872,-	l/100 km	8,6 S	6,7 D	6,8 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise, ²⁾204 PS; ³⁾262 PS

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Mit dem V6-TDI unter der Haube hat der große VW-SUV hier und da mit Undichtigkeiten an der oberen Ölwanne und am Steuerkettenkasten zu kämpfen.

Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

Touareg V6 TDI (Tests: 12/10, 5/12, Vergleichstests: 13/10, 8/12),
Touareg 3.0 Hybrid (Test: 14/10, Vergleichstest: 6/11),
Touareg V6 TDI SCR (Vergleichstest: 15/15).

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

Auf dem Fundament ihres Vorgängers sowie der Konzernbrüder Audi Q7 und Porsche Cayenne konnte die von 2010 bis 2018 gebaute Zweitaufgabe (Typ 7P) den Touareg-Erfolg weiter ausbauen. Dank Allradantrieb sowie den Optionen Luftfederung, Adaptivfahrwerk und Offroad-Paket mit Sperren und Reduktion kann der Touareg trotz rund 2,2 Tonnen Leergewicht erstaunlich gut klettern, die meisten dienen somit als Zugfahrzeug oder Langstreckenkreuzer.

Nur selten stecken der 3,6-Liter-V6-Benziner (280 PS) oder der Dreiliter-V6-Hybrid mit 380 PS Systemleistung und 580 Nm Drehmoment unter der Fronthaube, denn die Diesels sind durchweg kraftvoller und sparsamer. Statt des eher seltenen 4,2-Liter-V8-TDI mit wuchtigen 340 PS sorgt meist der Dreiliter-V6-TDI mit 204 bis 245 PS für Vortrieb. Der ist jedoch durch den VW-Abgasskandal und diverse Rückrufe in Misskredit geraten.

Das gilt auch für die modifizierte Variante, die ab dem Facelift im Oktober 2014 angeboten wurde. Seitdem leistet der V6-Diesel 204 und 262 PS und erreicht dank SCR-Katalysator die Euro-6-Norm. Die seltenen Hybrid-Benziner und der V8-Diesel mit Euro 5 blieben nur noch bis 2015 im Programm. Der Touareg war sehr solide gemacht und innen nobel wie eine Oberklasse-Limousine. Er bietet reichlich Platz, nur das Gepäckabteil ist mit 697 Litern für seine Klasse und 4,80 Meter Länge etwas knapp. Bei umgeklappter Rückbank wächst das Volumen auf 1642 Liter. Als Transporter war er ohnehin nie konzipiert, wie schon die umfangreichen Extras und die feinen Lederbezüge erkennen lassen. So sehen die Polster und Bezüge selbst nach hohen Laufleistungen meist überdurchschnittlich gut aus, Klappern und Kratzen sind dem Touareg fremd.

Nicht aber Schwachstellen wie Ölverlust am Antrieb, gelängte Steuerketten, fehlerhaft arbeitende Komfort-Extras und störanfällige Luftfedern. Hinzu kommen die erwähnten Rückrufe zum Abgas-Skandal, außerdem konnte sich bei Modellen von 2011 bis 2016 ein Sicherungsring der Pedalerie lösen.

Jörn Thomas



Für die meisten Einsätze reicht einer der V6-TDI. Euro 6 gab es erst mit dem Facelift 2014. Der Kofferraum fasst 697 Liter



Der Großteil der Gebrauchten ist gut ausgestattet. Bi-Xenon-Scheinwerfer gab es erst mit dem Facelift serienmäßig

VW Tiguan

Der große Kompakt-SUV von VW kann als Maß seiner Klasse gelten. Als Gebrauchter ist er sehr teuer, aber auch weitgehend unproblematisch.

Zusammen mit dem Golf und dem T-Roc ist der Tiguan einer der Bestseller von VW. In seiner zweiten Generation kam der große Kompakt-SUV 2016 auf den Markt. 2017 folgte ihm der Tiguan Allspace – um mehr als 20 Zentimeter auf 4,73 Meter verlängert, hat er bis zu sieben Sitze an Bord. 2020/21 erhielten beide Modelle ein Facelift, 2024 soll ihre Produktion enden.

Der Modulare Querbaukasten des Konzerns liefert dem Tiguan II eine gute Grundlage. Das gilt für die effiziente Raumökonomie mit der verschiebbaren Rücksitzbank ebenso wie für die modernen Assistenzsysteme und die logische Bedienung. Und es gilt besonders für das ausgewogene Fahrwerk – besonders angenehm mit adaptiven Stoßdämpfern – und den Antrieb.

Die Motorenpalette begann 2016 bei 115 beziehungsweise 125 PS (TDI/TSI). Zwei Jahre später erfolgte die Umstellung von der Euro-6-Norm auf 6d-Temp. Und zum Facelift gab es neue starke Varianten – einen Plug-in-Hybrid (TSIe) mit 245 PS Systemleistung und ein sportliches R-Modell mit 320 PS. Dafür entfiel der stärkste Diesel, ein Zweiliter-Biturbo mit 240 PS und 500 Nm Drehmoment. Mit 2,5 Tonnen Anhängelast (gebremst) war er ein souveränes Zugfahrzeug.

Fast alle Motorisierungen sind serienmäßig oder optional mit einem Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Vorsicht: Beim „kleinen“ Siebengang-DSG, das bis 250 Nm Drehmoment ausgelegt ist, können die Kupplungen durch Hitze verschleifen; das Resultat ist eine ruckelige Arbeitsweise, vor

allem nach dem Kaltstart. Und beim Allradantrieb 4Motion für die stärkeren Motoren muss das Öl in der Kupplung regelmäßig erneuert werden.

Was kann noch nerven im Tiguan? Das Infotainment lahmt oder hängt gelegentlich – auch in Autos nach dem Facelift, die eine neue Hardware nutzen. Bei Modellen bis Juli 2018, die ein Panoramadach und eine Ambientebeleuchtung haben, kann eintretende Feuchtigkeit einen Kurzschluss verursachen. Dieses Problem führte ebenso zu einem Rückruf wie die unzureichende Verklebung des Dachkantenspoilers bei Autos mit R-Line-Ausstattung (von 2015 bis 2019). Und beim Plug-in-Hybrid kann es in seltenen Fällen zu Problemen mit einer Hochvolt-Sicherung kommen. *Johannes Köbler*

Motoren Von 115 bis 320 PS: Alle Aggregate im Tiguan sind abgasarm nach Euro 6 oder 6d-Temp. TDI, die die neue Norm schaffen, leiden unter einer gewissen Anfahrtschwäche



Fahrwerk Mit kleinem Motor und Frontantrieb fährt sich der Tiguan sehr flink, aber auch recht straff. Die adaptiven Dämpfer (Option) verbessern den Komfort deutlich

Bremsen Tiguan-Modelle mit Automatikgetriebe aus dem Modelljahr 2020 wurden in die Werkstatt zurückgerufen, weil sich das Bremspedal verformen konnte



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der Fronttriebler mit dem Basis-TSI (150 PS) ist die Wahl der Vernunft. Starkes Zugauto: ein TDI mit 190 oder 200 PS und Allradantrieb. Wer viel Kurzstrecke fährt und zuhause Strom laden kann, sollte sich den Plug-in-Hybrid anschauen. Tiguan R? Sehr teuer!

Tiguan	1.5 TSI	2.0 TDI 4M.	eHybrid
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1968	1395
Leistung	110 (150)	140 (190)	180 (245)
bei x/min	bei 5000	bei 3500	bei k.A.
max. Drehm.	250 bei 1500	400 bei 1900	400 bei 1550
Nm bei x/min	1520/580	1740/550	1811/539
Leergewicht/Zuladung	kg	kg	kg
Länge x Breite x Höhe	4486 x 1839	4486 x 1839	4509 x 1839
mm	1673	1673	1675
Gepäckraum	l/VDA	l/VDA	l/VDA
Höchstgeschw.	202	212	205
km/h			

Welches Modelljahr?

Wir empfehlen ein Auto, das zwischen Herbst 2018 und Sommer 2020 gebaut wurde. Es hat schon die 6d-Temp-Abgaseinstufung, aber noch die Klimaanlage-Bedienung über Drehregler statt über unpraktische Touchslider. Der Allspace erschien ein Jahr nach dem normalen Tiguan und wurde erst 2021 überarbeitet.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Das Sondermodell United, das Anfang 2020 erschien, bringt fast alles Wichtige mit. Sinnvolle Extras sind in jedem Fall die Komfortsitze mit Massage, das Winterpaket mit Sitzheizung und die LED-Scheinwerfer. Die Highline und die R-Line bieten viel Schnickschnack – ein echtes Offroad-Paket indes gab es nie. Und: Beim Top-Navi nervt das Fehlen der Drehregler.

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten Tiguan in Deutschland ist sehr groß, aber der anhaltende SUV-Boom führt zu gesalzeneren Preisen. Ein Tiguan mit 150 Benzin-PS, der maximal 80000 Kilometer hinter sich hat, kostet auch als Sechsjähriger mindestens 21000 Euro; entsprechende Diesel mit Allrad sind noch etwas teurer. Und für die seltenen Allspace-Modelle rufen die Verkäufer mindestens 30000 Euro auf.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 TSI	2.0 TDI	eHybrid	im Jahr	1.5 TSI	2.0 TDI	eHybrid
2021	25 790,-	–	40 811,-	Steuer	128,-	282,-	28,-
2020	23 446,-	31 070,-	37 102,-	Haftpflicht	379,-	365,-	384,-
2019	21 260,-	29 079,-	–	Teilkasko	134,-	193,-	168,-
2018	20 231,-	27 230,-	–	Vollkasko	487,-	568,-	428,-
2017	–	23 910,-	–	Wartung	320,-	348,-	339,-
2016	–	22 194,-	–	l/xxx km	6,4 S	5,4 D	1,6 S ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+13,8 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Dank guter Schalldämmung bietet der Tiguan ein sehr ruhiges Fahrerlebnis – vorausgesetzt, das DSG-Getriebe ist gut gewartet, ansonsten kann es beim Anfahren ruckeln. Der Bremsenverschleiß ist relativ hoch. René Krämer

Gute Sitze, klare Bedienung – ein Tiguan aus der Zeit vor dem Facelift mit Drehreglern für Klima und Infotainment

Kofferraum Der normale Tiguan schluckt 615 bis 1655 Liter, beim Allspace (serienmäßig mit elektrischer Klappe) sind es bis zu 1755 Liter. Die Ladekante liegt auf 73 Zentimeter Höhe



Im Querbaukasten von VW sind alle Motoren gleich montiert. Foto unten: Regler für die Fahrprofilauswahl (Extra)

Tests in diesen Ausgaben

Tiguan 2.0 TDI/140 PS (Vergleichstest: 24/07, 17/08), Tiguan 1.4 TSI (Dauertest: 24/10), Tiguan 1.4 TSI/160 PS (Test: 17/11, Vergleichstest: 18/12), Tiguan 2.0 TDI (Mastertest: 19/13).

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

Vans und Hochdach-Kombis

Bei Familien sind Vans sehr beliebt, weil sie auf vergleichbaren Grundflächen mehr Platz und Variabilität als konventionelle Personenwagen bieten. Die Van-Palette ist bei Neufahrzeugen indes stark geschrumpft, viele dieser im Alltag so praktischen Autos gibt es nur noch gebraucht.

Spätestens mit dem zweiten Kind rückt das Platzangebot beim Autokauf in den Fokus, und es wird klar: Ein zu großes Familienauto gibt es nicht. Obwohl auch bei dieser Klientel SUV auf dem Vormarsch sind, bleiben Vans und Hochdach-Kombis objektiv die erste Wahl. Ihre hoch aufragende Form mit kurzem Vorbau schafft üppige Raumverhältnisse, die sich dank flexibler Sitzkonzepte und großer Türen auch gut nutzen lassen. Dagegen kommt kein SUV an, modische Aspekte hin oder her.

Beim nur 4,08 Meter kurzen Ford B-Max geben zum Beispiel Klapptüren vorn und Schiebetüren hinten ohne Mittelpfosten sogar eine 1,50 Meter breite Öffnung frei, durch die man bequem ansteigen oder Kindersitze befestigen kann. Der Opel Zafira beeindruckt dagegen mit seinen komplett versenkbaren Einzelsitzen in Reihe drei, der verschiebbaren Rückbank und jeder Menge Staufächern.

Flexibilität war schon bei den Modellpaletten angesagt, denn viele Vans gab es in unterschied-

lichen Längen und Bestuhlungsvarianten. Für gut 1000 Euro Aufpreis wurde der Renault Scénic zum 20 Zentimeter längeren Grand Scénic, in dessen Heck deutlich mehr Gepäck oder zwei zusätzliche Sitze passen. Ähnliche Möglichkeiten bot Ford beim (Grand) C-Max oder BMW mit dem Zweier als Active oder Gran Tourer.

Noch mehr Platz bieten die Ableger der sehr variantenreichen Transporter, die ihre Abstammung meist durch einfachere Technik und Ausstattung, aber zugleich durch niedrigere Preise zu erkennen geben. Allerdings ist ein VW Caddy nicht nur erheblich günstiger und geräumiger als ein Touran aus gleichem Haus, sondern auch rustikaler, lauter und unkomfortabler.

Der nochmals größere Multivan ist dagegen inzwischen so teuer, dass ihn sich viele Interessenten selbst gebraucht kaum noch leisten können. Schon frühe T6 mit dem 150 PS starken Euro-6-Diesel kosten mindestens 35 000 Euro, bieten dafür enorm viel Platz und eine Variantenvielfalt bis zum Allradler oder Campingbus.



Seite 176: BMW Zweier Tourer



Seite 178: Citroen Berlingo



Seite 179: Ford B-Max



Seite 180: Ford (Grand) C-Max



Seite 181: Ford Galaxy/S-Max



Seite 182: Mercedes B-Klasse



Seite 184: Mercedes V-Klasse



Seite 185: Opel Meriva



Seite 186: Opel Zafira (Tourer)



Seite 187: Renault (Grand) Scenic



Seite 188: VW Caddy



Seite 190: VW Touran



Seite 192: VW T5/T6 Multivan



Seite 194: VW Sharan

BMW Zweier Tourer

Frontantrieb, Van-Karosserie und Dreizylinder in einem Auto: Mit seinen beiden Kompakt-Vans betrat BMW 2014 in mehrfacher Hinsicht Neuland.

Das Risiko hat sich gelohnt: Obwohl Fans der Marke schon vorab das Ende der bayerischen Automobilkultur witterten, trugen Active und Gran Tourer seit ihrem Start 2014 einen guten Teil dazu bei, die Zweier-Reihe als ein erfolgreiches Standbein in der BMW-Palette zu etablieren. Mehr als 430 000 Active Tourer (plus 200 000 Gran Tourer) konnten die Münchner von der ersten Generation bis Ende 2021 absetzen. Das Erfolgsgeheimnis: Sowohl dem 4,34 Meter langen Active Tourer als auch dem 23 Zentimeter längeren, im Sommer 2022 eingestellten Gran Tourer gelingt es, ein variables Raumkonzept mit markentypisch agilen Fahreigenschaften zu verbinden.

Entsprechend häufig ist der in Leipzig und Regensburg (Gran Tourer) gefertigte

Kompakt-Van, der sich seine Frontantriebs-Plattform mit dem X1 und dem Mini Countryman teilt, auf dem Gebrauchtmotor vertritt. Das Schöne dabei: Weder Werkstätten noch HU-Prüfer melden größeren Ärger. Lediglich beim Dreizylinder-Benziner gab es zu Beginn Probleme mit einem Lagerbauteil der Kurbelwelle. Dazu existiert aber eine Service-Anweisung, die beim nächsten Werkstattaufenthalt eine entsprechende Prüfung vorsieht, was mittlerweile bei allen betroffenen Exemplaren erledigt sein sollte.

Das Motorenangebot umfasste ursprünglich vier Benziner (102–231 PS) und vier Diesel (95–190 PS), von denen die stärksten Versionen auch mit Allradantrieb verfügbar waren. Ab August 2016 ergänzte der Plug-

in-Hybrid 225xe das Angebot, bei dem ein 65 kW starker E-Motor an der Hinterachse den auf die Vorderachse wirkenden Dreizylinder-Benziner unterstützt (Systemleistung: 224 PS, nur als Active Tourer). Mit Ausnahme der jeweiligen Basismotorisierung (nur mit Sechsgang-Handschaltung) gab es alle Aggregate auch in Verbindung mit einem Sechs- oder Achtgang-Automatikgetriebe (bei 220d und 220i serienmäßig).

Im Frühjahr 2018 erhielten beide Vans ein sanftes Facelift. Neben leicht geänderten Rückleuchten und Stoßfängern brachte es vor allem neu zertifizierte Motoren (WLTP/Euro 6d-Temp) sowie bei den schwächeren Modellen den Wechsel von der optionalen Wandlerautomatik auf Doppelkupplungsgetriebe.

Stefan Cercez

Antrieb Selbst die schwächeren Dreizylinder-Aggregate können in den Tourer-Modellen überzeugen – auch, aber nicht nur in Verbindung mit der Wandlerautomatik, die hier bis Anfang 2018 verbaut wurde

Fahrwerk Den BMW-Ingenieuren gelang es, einen Kompakt-Van mit sehr agilen Fahreigenschaften zu konstruieren, allerdings um den Preis einer recht straffen Fahrwerksabstimmung

Zuverlässigkeit Bislang vergeben Prüfer und Werkstätten nur sehr gute Noten an den Tourer; lediglich für den 218i gab es zu Beginn eine spezifische Service-Anweisung (betrifft das Kurbelwellen-Axiallager)





Karosserie Kompakte Abmessungen und hohes Dach; Option auf eine dritte Sitzreihe beim Gran Tourer. Active Tourer mit Abstrichen beim Ladevolumen und bei der Übersichtlichkeit nach schräg hinten



Typisch BMW: mit weichem Teppich ausgekleideter Kofferraum (468–1510 Liter), dreiteilige Rücksitzlehne



Ins Heck des knapp 4,57 Meter langen Gran Tourer passen 645 bis 1905 Liter Gepäck und zwei Zusatzsitze in Reihe drei

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Alle Aggregate des Zweier Tourer erfüllen von Beginn an die Abgasnorm Euro 6. Die starken Vierzylinder ermöglichen flotte Fahrleistungen, aber auch die quirligen 1,5-Liter-Dreizylinder machen Spaß. Unsere Tipps: 218i, 220i und 218d.

	218i	220i	218d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1499	1998	1995
Leistung	100 (136)	141 (192)	110 (150)
bei 1/min	bei 4000	bei 5000	bei 4000
max. Drehm.	220 bei 1250	280 bei 1250	330 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1415/475	1475/465	1450/485
Länge x Breite	4342 x 1800	4342 x 1800	4342 x 1800
x Höhe	x 1586	x 1586	x 1586
Gepäckraum	I/VDA	468–1510	468–1510
Höchstgeschw.	205	230	208

Welches Modelljahr?

Der Zweier Active Tourer (1. Generation) war von September 2014 bis Ende 2021 auf dem Markt, der längere Gran Tourer ab Juni 2015. Euro 6 schafften bereits die frühen Exemplare, doch erst die Facelift-Autos ab Frühjahr 2018 haben die aktuellste Abgas-technik an Bord. Mit Partikelfilter (Benziner ab März) oder einer Kombination aus SCR- und NOx-Speicherkat (Diesel ab Juli) erfüllen sie die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Die Modellpflege brachte für die drehmomentschwächeren Ausführungen anstelle der bisherigen Sechsstufenwandlerautomatik ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe von Getrag.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Klimaanlage, 16-Zoll-Alus und eine Audioanlage mit Freisprecheinrichtung sind serienmäßig. Gebrauchtkunden sollten nach Advantage-Modellen (unter anderem mit Klimaautomatik, elektrisch angetriebener Heckklappe und Parksensoren hinten) sowie dem Driving-Assistant-Paket (mit Notbrems-, Spurhalte- und Verkehrszeichenassistent) Ausschau halten.

Was kostet er?

Die Gebrauchtpreise für gepflegte Active Tourer beginnen bei rund 14 000 Euro; dafür gibt einen 218i von 2015 mit etwa 80 000 km. Je nach Motorisierung werden die Gran Tourer 2000 bis 2500 Euro höher gehandelt, vor allem als Siebensitzer.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	218i	220i	218d	im Jahr	218i	220i	218d
2021	24 435,-	25 479,-	24 061,-	Steuer	78,-	124,-	218,-
2020	21 369,-	23 201,-	21 833,-	Haftpflicht	480,-	500,-	575,-
2019	19 967,-	20 793,-	19 613,-	Teilkasko	107,-	138,-	148,-
2018	18 756,-	19 356,-	17 962,-	Vollkasko	546,-	663,-	629,-
2017	16 592,-	18 303,-	15 333,-	Wartung	318,-	339,-	352,-
2016	14 301,-	16 112,-	14 187,-	I/100 km	5,1 S	5,9 S	4,1 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Verbindung aus sportlichem Design, viel Platz im Innenraum und solider Verarbeitung – der Zweier Active/GranTourer zeigt kaum Schwächen.

Florian Schmid

Tests in diesen Ausgaben

225i Active Tourer (Test: 20/14), 218i Active Tourer (Vergleichstests: 1/15, 2/15), 218i Gran Tourer (Vergleichstest: 19/15), 218d Active Tourer (Vergleichstests: 26/14, 20/15), 225xe (Vergleichstest: 3/17).
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Citroën Berlingo

Der clevere Raumkasten der zweiten Generation erfreut seine Besitzer mit enormem Platzangebot und günstigen Preisen. Aber auch mit Zuverlässigkeit?



Kombi? Van? Oder gar aufgerüschter Transporter? Der Berlingo der zweiten Generation, der von 2008 bis 2018 lief, ist ein Familienauto, das in keine Schublade passt. Sein sachlicher Steckbrief: 4,38 Meter lang, 1,80 Meter hoch, zwei Schiebetüren. Und bis zu drei Kubikmeter Gepäckraum, wenn man die hinteren Einzelsitze (Option) ausbaut.

Beim Berlingo zählt nur das, was Sinn macht – wie die vielen großen Ablagen oder die dritte Sitzbank (Extra). Eleganz oder Raffinement spielen hingegen keine Rolle, und die Verarbeitung ist leger. Schon bei Neuwagen neigte die Karosserie zum Rappeln; im Alter wird sie klapprig, bleibt aber weitgehend rostfrei. Da ist es gut, dass das Fahrwerk weich abgestimmt ist. Das ESP war schon 2008 fast durchgängig Serie, Assistenzsysteme kamen erst nach und nach dazu.

Wer Fahrspaß über Dynamik definiert, wird im Berlingo nicht froh. Über die Bauzeit hinweg gab Citroën dem Auto fünf Ottomotoren, acht Selbstzylinder und eine schmalbrüstige E-Maschine mit; die Leistungsspanne reichte von 67 bis 120 PS. Am wuseligen arbeitet der 1,2-Liter-Benziner mit drei Zylindern, er bringt den Hochdachkombi auf immerhin 180 km/h Spitze. Beim zweiten Facelift 2015 wurden die Motoren Euro-6-sauber; zuvor waren sie noch nach Euro 4 und Euro 5 eingestuft. Von Beginn an übernahm bei den Benzinern ein hakeliges Fünfgang-Schaltgetriebe die Kraftübertragung auf die Vorderräder, in der Diesel-Welt gab es ab 2011 sechs automatisch schaltende Gänge.

Bei der HU und den Pannendiensten ist der Berlingo ein guter Bekannter, denn man sieht sich öfters. Bei den Motoren sorgen defekte Turbolader (1,6-Liter-Diesel), Kraftstoffpumpen und Injektoren immer wieder für Verdross. In der Kupplung kann der Seilzug auffällig werden, in der elektrischen Anlage die Batterie und der Anlasser. Und checken Sie die Radlager und Radaufnahmen genau – eines der multiplen Klappergeräusche, die das Auto erzeugt, könnte von dort stammen.

Sebastian Renz



Ablagen gibt es von vorn bis hinten und von oben bis unten. Sehr empfehlenswert sind die Einzelsitze in der zweiten Reihe



Der Navi-Bildschirm krönt das turmartige Armaturenbrett. Ab 2015 zog hier ein tiefer platzierter Touchscreen ein

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Sauger sind schlapp und durstig. Der eindeutige beste Benziner ist der Dreizylinder-Turbo, der jedoch erst 2016 in den Berlingo einzog. Wenn Diesel, dann den HDi 100, den es ab April 2015 gab – da wurde Euro 6 eingeführt.

	VTI 95	PureTech 110	HDi 100
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1598	1199	1560
Leistung	72 (98)	81 (110)	73 (99)
	bei 1/min	bei 5500	bei 3750
	bei 6000	205 bei 1500	254 bei 1750
max. Drehm.	152 bei 3500		
	Nm bei 1/min		
Leergewicht/Zuladung	1395/605	1395/615	1449/611
Länge x Breite	4380 x 1810	4380 x 1810	4380 x 1810
x Höhe	x 1801	x 1801	x 1801
Gepäckraum	l/VDA	675–3000	675–3000
Höchstgeschw.	170	180	166

Welches Modelljahr?

Ab 2010 war das ESP immer Serie, auch im Einstiegsmodell Advance. Beim Facelift von 2012 tat sich außer einem Hauch Kosmetik kaum etwas. Die zweite Modellpflege von 2015 hingegen brachte ein neues Navi, schadstoffarme Motoren, einen City-Notbremsassistent und endlich eine Rückfahrkamera.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Version Multispace, denn dem billigeren Advance fehlen die linke Schiebetür und das Moduldach mit den zusätzlichen Ablagen. Für den Multispace gab es auch die drei separat umklappbaren Rücksitze. Übrigens: Der Peugeot Partner ist baugleich.

Was kostet er?

Das Angebot ist klein. Ältere Saug-Benziner unter 100 000 km gibt es ab 9000 Euro, ein Blue HDi 100 kostet jedoch schon um 14 000 Euro, und der Dreizylinder-Turbobenziner ist noch etwas teurer. Vorsicht, viele Berlingo sind nachlässig gewartet worden!

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	VTI 95	PT 110	HDi 100	im Jahr	VTI 95	PT 110	HDi 100
2021	–	21 947,–	–	Steuer	138,–	72,–	180,–
2020	–	20 501,–	–	Haftpflicht	500,–	477,–	579,–
2019	–	19 097,–	–	Teilkasko	90,–	81,–	100,–
2018	–	17 254,–	–	Vollkasko	410,–	387,–	369,–
2017	11 917,–	–	11 350,–	Wartung	223,–	245,–	252,–
2016	10 203,–	–	9 708,–	l/100 km	6,4 S	5,1 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Familientauglich und meist verlässlich zeigt sich der Berlingo. Genauer anschauen sollten sich Käufer die untere Motorabdeckung und das Thema Ölfeuchtigkeit am Motor.

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

Berlingo HDi 110 Multispace (Vergleichstest: 14/08),
Berlingo HDi 115 Exclusive (Vergleichstest: 14/12).

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

Ford B-Max

Ohne mittleren Türpfosten, dafür mit Komfort und Agilität: So punktet der kleine Van auf Fiesta-Basis auch auf dem Gebrauchtmrkt.



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Eine Automatik gab es nur mit dem 1,6-Liter-Sauger. Deutlich quirliger sind die durchzugsstarken Einliter-Dreizylinder, wobei 100 PS ausreichen. Dieselfahrer sollten zum kräftigeren 1.5 TDCi mit 95 PS (ab Herbst 2015) greifen, der die Euro-6-Norm erfüllt.

	1.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT	1.5 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998	1596	1499
Leistung	74 (100)	77 (105)	70 (95)
bei 1/min	bei 6000	bei 6300	bei 3750
max. Drehm.	170 Nm bei 1400	150 Nm bei 4200	215 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1279/481	1308/472	1310/470
Länge x Breite	4077 x 1751	4077 x 1751	4077 x 1751
x Höhe	x 1604	x 1604	x 1604
Gepäckraum	VDA 318–1386	318–1386	318–1386
Höchstgeschw.	175	182	174

Welches Modelljahr?

Die EcoBoost-Dreizylinder gab es erst ab 2013, die stärkste Variante ab 2016. Im Oktober 2013 wurden diese Autos wegen eines Fertigungsfehlers zur Reparatur in die Werkstatt gerufen. Die frühen 1,6-Liter-Diesels erfüllen nur die Euro-5-Abgasnorm.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Klimaanlage, Aluräder, Nebelscheinwerfer und je nach Modelljahr auch Infotainment mit USB und Bluetooth sind erst ab Titanium oder Sync Serie. Parksensoren und City-Notbremsassistent sollten an Bord sein. Unterm Strich am liebsten eine gute Ausstattung in Kombination mit dem günstigen, braven Vierzylinder.

Was kostet er?

Für EcoBoost-Modelle mit 125 PS und rund 30 000 Kilometern Laufleistung werden etwa 12 500 Euro fällig. Etwa 2 000 Euro günstiger, aber häufiger anzutreffen ist der 1.0 EcoBoost mit 100 PS. Die frühen sind rar und beginnen bei 13 500 Euro. Gleiches gilt für die Automatikversion mit 1,6 Liter Hubraum.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 EB	1.6	1.5 TDCi	im Jahr	1.0 EB	1.6	1.5 TDCi
2021	–	–	–	Steuer	58,–	140,–	149,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	447,–	492,–	468,–
2019	–	–	–	Teilkasko	92,–	101,–	102,–
2018	11 907,–	13 684,–	11 921,–	Vollkasko	390,–	486,–	407,–
2017	10 808,–	12 304,–	10 539,–	Wartung	220,–	235,–	261,–
2016	9 341,–	10 824,–	8 834,–	/100 km	4,9 S	6,4 S	3,8 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der B-Max bietet viel Platz in einem vergleichsweise kleinen Fahrzeug – auch dank der Schiebetüren hinten. Auffälligkeiten in Sachen Zuverlässigkeit: Die Kraftstoffpumpe macht überdurchschnittlich oft Probleme.

René Krämer

Tests in diesen Ausgaben

B-Max 1.0 EcoBoost (Vergleichstest: 1/13); B-Max 1.6 TDCi (Vergleichstest: 25/12, 6/13, 23/13, 23/14).

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

Als kleinsten seiner Vans schickte Ford von 2012 bis 2018 den B-Max ins Rennen, der gegen Opel Meriva, VW Golf Plus und Co. antrat. Auf der Plattform des Fiesta baut seine Karosserie je zehn Zentimeter länger und höher, was spürbar mehr Platz sowie eine erhöhte Sitzposition schafft. Gleichwohl gehören die Rundumsicht und das Ladevolumen (318–1386 Liter) nicht zu seinen Stärken.

Der Clou sind vielmehr die hinteren Schiebetüren ohne Mittelpfosten, die eine 1,50 Meter breite Öffnung freigeben und neben dem Einstieg auch die Montage von Kindersitzen (Isofix immer serienmäßig) erleichtern. Allerdings schließen sie schlechter als konventionelle Türen, und die Variabilität des Innenraums erschöpft sich in einer geteilt umklappbaren Fondsitzelehne.

Edle Materialien oder eine einfache, schlüssige Bedienung darf man nicht erwarten, besonders die vielen kleinen Tasten, der winzige Zentralbildschirm und die Menüstruktur des Infotainments sind verwirrend. Im Gegenzug lässt sich der B-Max mit seiner direkten, präzisen Lenkung leichtfüßig und sicher dirigieren, wobei die komfortable Federung selbst Kopfsteinpflaster und Frostaufbrüche im Asphalt erstaunlich gelassen wegsteckt.

Für Vortrieb sorgen zwei sehr zuverlässige Vierzylinder-Benziner mit 90 (1.4) oder 105 PS (1.6, nur mit Automatik) sowie der spritzige und sparsame Einliter-Dreizylinder-Turbo mit 100, 125 oder 140 PS, der jedoch auch hier die Ölbad-Zahnriemen-Problematik besitzt. Daher auf die Wartungshistorie (nur Öl mit Ford-Freigabel!) achten. Deutlich seltener sind die beiden Diesel (75 und 95 PS) und die LPG-Variante mit 90 PS anzutreffen.

Neben der klassenüblichen Sicherheitsausstattung (ESP, sieben Airbags) und kräftigen Bremsen bringt der B-Max eine stabile Karosserie mit, die ihm beim Euro-NCAP-Crashtest fünf Sterne brachte. Außerdem gehört er zu den Zuverlässigen. Bis auf defekte Scheinwerfer, Kraftstoffpumpen und einen Rückruf wegen eines Produktionsfehlers beim Ansaugmodul des Dreizylinders gibt es keine weiteren Probleme.

Michael von Maydell



Der Innenraum ist Minivan-typisch geräumig, die fehlende B-Säule erleichtert den Einstieg vor allem in den Fond



Der Kofferraum fasst lediglich 318 Liter, doch bei umgeklappter Rücksitzlehne wächst das Volumen auf 1386 Liter

Ford (Grand) C-Max

Die zweite Generation des Kompaktvans erschien in zwei Varianten. Sie unterscheiden sich in der Außenlänge und teilen sich diverse Problemchen.



Die Länge von 4,38 Meter war schon recht stattlich – aber auch in der zweiten Generation (2010 bis 2019) gehörte der C-Max nicht zu den geräumigsten Kompaktvans. Auf den verschiebbaren Einzelsitzen im Fond reisen nur zwei Passagiere bequem. Auch das Ladevolumen von 471 bis 1723 Litern fällt nicht gerade üppig aus. Höhere Ansprüche erfüllte der 15 Zentimeter längere Grand C-Max – mit Schiebetüren hinten und zwei Sitzen für Kinder in Reihe drei (Extra).

Die Kunststoffe im Innenraum wirken eher zweckmäßig als hochwertig. Die Infotainment-Bedienung wurde erst mit dem Facelift im April 2015 klarer; ganz zuverlässig lief das System nie. Aber wenn der C-Max in Bewegung ist, spürt man seine Focus-Gene: Trotz erhöhter Sitzposition fühlt sich der Fahrer gut ins Auto integriert; Lenkung und Fahrwerk gefallen mit Rückmeldung und Präzision, die Federung mit gutem Komfort und die Bremsen mit Standfestigkeit.

Über die Bauzeit hinweg konnten die C-Max-Kunden unter je zehn Otto- und Diesellaggregaten mit 85 bis 182 PS Leistung wählen. 2012 kamen zwei Dreizylinder-Benziner hinzu, sie gehören wie die Turbo-Vierzylinder zur modernen EcoBoost-Familie. 2015 stellte Ford die Palette auf Euro 6 um. Die angetriebenen Vorderräder erhalten die Kräfte über Schalt-, Doppelkupplungs- oder Automatikgetriebe, fast alle mit sechs Gängen.

Alle Motoren im C-Max haben Zahnriemen, die nach 160 000 bis 240 000 Kilometern erneuert werden müssen. Bei den Dreizylindern laufen sie im Ölbad – nicht freigegebenes Motoröl kann sie zerstören! Anfällig sind auch der Katalysator der Einlitermotoren und das Doppelkupplungsgetriebe. Autos bis 2012 fallen mit Einspritzproblemen, problematischen Kindersicherungen und defekten Generatoren auf. Entladene Batterien und feuchte Scheinwerfer sind auch bei jüngeren Exemplaren nicht selten. Der C-Max wurde häufig in die Werkstätten zurückgerufen. Ein Auszug: Kupplung (2012 bis 2016) und Zylinderkopf (2018) beim 1.6 EcoBoost, Antriebswellen (2013), defekte Airbag-Zünder (2016). *Peter Wolkenstein*



Die Cockpit-Bedienung zählt nicht zu den Stärken des Ford. Kofferraum mit breiter Öffnung und niedriger Ladekante



Der etwas längere Grand C-Max punktet als einer der wenigen Vans in dieser Klasse mit Schiebetüren hinten

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Diesel-Fans sollten erst nach der Euro-6-Umstellung 2015 zugreifen. Bei den Dreizylinder-Benzinern ist die Version mit 125 PS die beste Empfehlung, bei den Vierzylindern die mit 150 PS. Müde, selten, aber sehr wirtschaftlich: der Flüssigas-Sauger mit 117 PS.

C-Max	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998 cm³	1499	1997
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 6000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	240 bei 1600	370 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1385/515	1491/559
Länge x Breite x Höhe	mm	4380 x 1828 x 1626	4379 x 1828 x 1610
Gepäckraum	l/VDA	471–1723	471–1723
Höchstgeschw.	km/h	187	199

Welches Modelljahr?

Nehmen Sie ein Auto ab Spätsommer 2013, die zuvor gebauten Exemplare waren deutlich pannenanfälliger. Das Facelift im April 2015 brachte ein modifiziertes Frontdesign und die Euro-6-Motoren.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basisversion Trend bietet sieben Airbags, Audioanlage, Bordcomputer, ESP und Klimaanlage. Ein Tipp ist die gehobene, am Gebrauchtmotor nicht mehr so teure Ausführung Titanium, die gerade für Familien nützliche Extras mitbringt.

Was kostet er?

Einen C-Max mit 125-PS-Dreizylinder, Baujahr 2016 und 80 000 Kilometern gibt es ab 13 500 Euro, ein entsprechender EcoBoost (150 PS) liegt auf höherem Niveau (14 500 Euro). Der Grand C-Max wird deutlich seltener und 1000 bis 2000 Euro teurer angeboten.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.0 EB	1.5 EB	2.0 TDCi
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	15 263,–	16 411,–	16 204,–
2018	14 061,–	15 210,–	14 298,–
2017	12 533,–	14 154,–	13 041,–
2016	11 034,–	12 331,–	11 159,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 EB	1.5 EB	2.0 TDCi
Steuer	88,–	166,–	270,–
Haftpflicht	483,–	526,–	564,–
Teilkasko	95,–	118,–	143,–
Vollkasko	433,–	517,–	567,–
Wartung	249,–	273,–	298,–
/100 km	5,7 S	7,2 S	5,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C-Max der modellgepflegten zweiten Generation punktet mit präzisiertem Fahrwerk, direkter Lenkung und geringer Rostanfälligkeit. Auf der Minus-Seite stehen vor allem erhöhte Beanspruchungen bei Kupplung und Getriebe.

Peter Falkenhagen

Tests in diesen Ausgaben

Grand C-Max 2.0 TDCi (Test: 1/11), Grand C-Max 1.5 EcoBoost (Vergleichstest: 19/15), C-Max 1.6 TDCi (Vergleichstest: 25/11), C-Max 1.6 EcoBoost (Dauertest: 10/14, Vergleichstest: 13/14). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Ford Galaxy, S-Max

Mit viel Platz und Komfort auf der Grundfläche eines Mittelklasse-Kombi sind die fünf- bis siebensitzigen Großraum-Vans ideale Familienautos.



Das Produktionsende des Galaxy und des S-Max im Frühjahr 2023 markiert den Bruch mit einer großen Tradition: Seit 2006 hatte Ford den funktionellen Galaxy in Eigenregie zusammen mit dem schickeren S-Max gebaut. Beide Vans basieren auf dem Mondeo und sind in der hier betrachteten letzten Generation seit 2015 auf dem Markt.

Die gute Nachricht: Das Angebot an Gebrauchten ist relativ groß. Und der Galaxy und der S-Max, beide gut 4,80 Meter lang, erfüllen die Erwartungen, die man an die Variabilität und das Raumangebot von Vans richtet. Die Einzelsitze in Reihe zwei sind zwar etwas dünn gepolstert, lassen sich jedoch verschieben, umklappen und in der Neigung einstellen. Auch ganz hinten kommen Erwachsene noch recht komfortabel unter. Neben dem sperrigen Laderaumrollo gehört das umständlich bedienbare Infotainment zu den wenigen Ärgernissen, mit denen die Großraum-Vans aufwarten.

Während vor allem der erste S-Max mit einem ungewöhnlich agilen Fahrverhalten auffiel, setzte Ford bei der letzten Generation mehr auf Ruhe und Gelassenheit. Galaxy und S-Max fahren sehr sicher, federn komfortabel und bremsen überdurchschnittlich gut. Wegen des hohen Wagen Gewichts sollten jedoch die Brems Scheiben und -beläge auf Verschleiß geprüft werden. Bei voller Zuladung muss der Antrieb mit rund 2,5 Tonnen Gesamtgewicht kämpfen, was speziell bei den Einstiegsmodellen schwer aufs Temperament drückt. Bei den Benzinern wie den Dieseln reicht die Auswahl bis 240 PS. Als Kraftübertragung dienen Schalt-, Doppelkupplungs- und Automatikgetriebe sowie Front- und Allradantrieb.

Der Galaxy und S-Max der letzten Generation sind keine unsoliden Autos, weisen aber typische Schwachstellen auf. Es sind dies die Riemenscheibe des Klimakompressors, die Kupplungsdruckplatte und rostgefährdete Schrauben an den Querlenkern der Hinterachse. Beim 2.0 TDCi-Diesel konnte sich der Drucksensor der Einspritzraille lösen und Kraftstoff durchlassen. Weitere Problemfelder sind die Beleuchtung und Ölverlust an den Motoren.

Peter Wolkenstein



Gewöhnungsbedürftige Bedienung im Galaxy, fünf Einzelsitze im Fond. Die hintersten Klappen auf Wunsch elektrisch



Der flachere S-Max unterscheidet sich vom Galaxy durch ein eigenständiges Heck mit etwas weniger Ladevolumen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Euro 6 erfüllen alle Motoren ab Marktstart. Benziner gibt es mit 160, 165, 190 (Hybrid) oder 240 PS. Die Dieseltriebwerke bieten mehr Auswahl (120 bis 240 PS, teilweise mit Allradantrieb und/oder Automatik), doch die Versionen mit 150 und 180 PS reichen aus.

S-Max	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498 cm ³	1999	1997
Leistung	118 (160) kW (PS) bei 1/min	177 (240) bei 5500	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	240 Nm bei 1600	345 Nm bei 2300	350 Nm bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1645/805 kg	1704/806	1725/805
Länge x Breite x Höhe	4796 x 1916 x 1658 mm	4796 x 1916 x 1658	4796 x 1916 x 1658
Gepäckraum	l/VDA	1035–2200	1035–2200
Höchstgeschw.	200 km/h	226	198

Welches Modelljahr?

Seit der Markteinführung der aktuellen Generation 2015 hat sich optisch an den beiden Modellen kaum etwas geändert. Mit der Umstellung auf Euro 6d-Temp leistet der 1.5-EcoBoost-Benziner 165 statt 160 PS, der stärkste Diesel 240 PS. Seit 2018 gibt es für die Diesel ab 150 PS eine Achtstufen-Wandlerschaltautomatik.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Anders als beim Vorgänger zählt beim Galaxy Nummer drei die dritte Sitzreihe schon ab der Basisausführung Trend zum Serienumfang. Titanium überzeugt mit mehr Komfortextras und Assistenzsystemen. Edel präsentiert sich die Top-Version Vignale (nur S-Max).

Was kostet er?

S-Max-Exemplare aus 2016 mit weniger als 100 000 Kilometern starten bei rund 17 000 Euro. Sie sind häufiger und spürbar günstiger zu haben als Galaxy (etwa 3000 Euro mehr). Bei beiden Modellen überwiegt das Angebot an Diesel-Varianten deutlich.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi	im Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi
2021	–	–	–	Steuer	138,–	210,–	258,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	630,–	580,–	614,–
2019	–	–	22 198,–	Teilkasko	154,–	238,–	216,–
2018	20 004,–	21 590,–	19 815,–	Vollkasko	605,–	791,–	697,–
2017	18 047,–	18 710,–	17 371,–	Wartung	261,–	312,–	328,–
2016	15 926,–	16 765,–	15 328,–	l/100 km	6,5 S	7,9 S	5,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Galaxy und S-Max der Baujahre ab 2015 bieten reichlich Platz, eine gute Fahrwerksabstimmung – und wenig Angriffsfläche für Kritik. Dass die Bedienung des Multimediasystems gewöhnungsbedürftig ist, dürfte zu verschmerzen sein.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

Galaxy 1.5 EcoBoost (Vergleichstest: 3/16), S-Max 2.0 TDCi (Vergleich: 10/15), S-Max 2.0 TDCi 4x4 (Test: 25/15), S-Max 1.5 EcoBoost oder 2.0 TDCi? (Vergleich: 9/16).

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

Mercedes B-Klasse

Für die zweite Generation des Kompakt-Vans sprechen die hohe Variabilität und viel moderne Technik. Der Kauf eines Gebrauchten birgt fast keinerlei Risiken.

Anders als bei der 2012 radikal veränderten A-Klasse ging Mercedes beim Modellwechsel der B-Klasse im Herbst 2011 behutsamer vor. Der zuvor etwas biedere anmutende Kompakte durfte deutlich sportlicher auftreten, das Van-artige Konzept blieb aber erhalten. Beim Umzug auf die komplett neu entwickelte Plattform schrumpfte der Kompakt-Van in der Höhe zwar um knapp fünf Zentimeter, da aber die Doppelbodenkonstruktion des Vorgängers wegfiel, ist der Innenraum äußerst geräumig und wegen der weit öffnenden Türen sowie der erhöhten Sitzposition bequem zu entern. Noch einmal zugelegt hat die bis 2018 gefertigte Baureihe W 246 bei der Variabilität: Das mit 488 Litern schon großzügige Gepäckraumvolumen

lässt sich mit der längsverschiebbaren Rückbank (Option) auf 666 Liter erweitern.

Seit der Modellpflege im November 2014 erfüllen alle Benzin- (102 bis 211 PS) und Dieselmotoren (90 bis 177 PS) die Euro-6-Norm. Neben den konventionellen Antrieben führte Mercedes auch eine Erdgas- und eine reine E-Variante ein. In den jeweils stärksten Modellen ist ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe serienmäßig, für einige weitere optional erhältlich. Der Allradantrieb ist dagegen ausschließlich den leistungsstärkeren Varianten vorbehalten.

In puncto Sicherheit wird die B-Klasse den hohen Ansprüchen der Marke Mercedes gerecht. Die Bremsen funktionieren zuverlässig, ein serienmäßiger Kollisionswarner weist mittels Radartechnik auf einen dro-

henden Auffahrunfall hin. Das Angebot an Assistenzsystemen fiel umfangreich aus, die meisten Systeme waren allerdings nur optional erhältlich. Ist ein Abstandsregeltempomat an Bord, sollten Kaufinteressenten ihn auf seine Funktion testen. Reagiert das System zu empfindlich, leistet ein Software-Update Abhilfe. In manchen Modellen des Jahres 2014 waren die Sicherheitsgurte unzureichend verschraubt, was im Rahmen einer Rückrufaktion behoben wurde.

Nach der Modernisierung 2014 mauserte sich die B-Klasse schnell zum Verkaufsschlager. Entsprechend groß ist das Angebot an Gebrauchtwagen. Nennenswerte Schwachstellen offenbart die B-Klasse nicht, weshalb speziell der Kauf eines Benziners keine gravierenden Risiken birgt. *Thomas Gerhardt*

Kofferraum Im Vergleich mit der technisch verwandten A-Klasse punktet das Gepäckabteil nicht nur in der Größe, sondern auch mit dem wesentlich breiteren Zugang



Fahrwerk Die Vierlenker-Hinterachse und die elektrisch unterstützte Lenkung sorgen für mehr Komfort und Agilität. Das einst aufpreispflichtige Sportfahrwerk bringt allerdings unnötige Härten mit sich

Assistenzsysteme In der zweiten Modellgeneration sind zahlreiche Helfer erhältlich, die zuvor den größeren Baureihen vorbehalten waren – so zum Beispiel ein Fernlicht- oder Spurhalteassistent



Gediegen eingerichteter Innenraum und übersichtliches Cockpit. Die Verarbeitung gibt wenig Anlass zur Klage

Karosserie Der Generationswechsel brachte 2011 ein modernes, dynamischeres Design. Die neue Sportlichkeit gipfelte – zumindest optisch – sogar in einer optionalen AMG Line



Der Gepäckraum fasst bei Bedarf bis zu 1547 Liter, breites Spektrum an kräftigen und kultivierten Motoren

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Ausreichend Leistung und Drehmoment bieten bereits die Varianten 180 und 180 d. Die 200er sind allerdings harmonischer. Das Erdgasmodell B 200 Natural Gas Drive ist gerade für Vielfahrer eine interessante, aber seltene Alternative zu den Dieselmotoren.

	180	200	200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1595	1595	2143
Leistung	90 (122)	115 (156)	100 (136)
bei 1/min	bei 5000	bei 5300	bei 3200
max. Drehm.	200 bei 1250	250 bei 1250	300 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	1395/565	1395/565	1485/540
Länge x Breite x Höhe	4359 x 1786 x 1557	4359 x 1786 x 1557	4393 x 1786 x 1557
Gepäckraum	I/VDA 488–1547	488–1547	488–1547
Höchstgeschw.	190	220	210

Welches Modelljahr?

Ende 2014 gab es ein Facelift, das optisch sehr dezent ausfiel. Modelle ab diesem Jahrgang sind besonders für Dieselfahrer interessant, da mit der Modellpflege alle Motoren die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Seit 2015 verbessern optionale Adaptivdämpfer den Komfort und die Agilität. Auch Modelle mit Allradantrieb sowie die Erdgas- und die vollelektrische Variante waren erst in späteren Jahren verfügbar. Angesichts der sehr geringen Mängelhäufigkeit selbst bei höheren Kilometerleistungen spricht wenig gegen frühere Exemplare.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erst mit dem optionalen Easy-Vario-Plus-Paket mit verschiebbarer Rücksitzbank und der flach umlegbaren Beifahrersitzlehne bietet die B-Klasse maximale Variabilität. Zu den wichtigen Komfort- und Sicherheitsextras zählen darüber hinaus das Doppelkuppelungsgetriebe, die Einparkhilfe mit Rückfahrkamera, der Adaptivtempomat und der Spurhalteassistent. Das Sportpaket steigert vor allem die Attraktivität.

Was kostet er?

Euro-6-Modelle ab Ende 2014 mit weniger als 100 000 km starten bei 13 000 Euro in den niedrigen Leistungsstufen. Für Fahrzeuge mit stärkerer Motorisierung und moderater Laufleistung werden knapp 16 000 Euro, bei gehobener Ausstattung um die 20 000 Euro fällig.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	180	200	200 d	im Jahr	180	200	200 d
2021	–	–	–	Steuer	100,–	102,–	237,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	500,–	436,–	526,–
2019	20 578,–	21 825,–	20 103,–	Teilkasko	93,–	106,–	132,–
2018	18 938,–	19 381,–	18 444,–	Vollkasko	551,–	568,–	711,–
2017	16 731,–	18 222,–	17 279,–	Wartung	296,–	317,–	341,–
2016	14 578,–	15 900,–	15 618,–	I/100 km	5,6 S	5,7 S	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise | Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die B-Klasse zeigt wenig Schwächen. Gebrauchtwagenkäufer sollten auf Vibrationen im Lenkrad bei Geradeausfahrt und Radlagergeräusche achten.

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

B 180 CDI (Vergleichstest: 25/11), B 200 CDI (Test: 24/11, Vergleichstest: 26/14), B 200 (Vergleichstest: 4/12), B-Klasse Electric Drive (Vergleichstest: 12/15), B 250 (Vergleichstest: 25/15).

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

Mercedes V-Klasse

Im dritten Anlauf ist es dem Großraum-Van von Mercedes-Benz endlich gelungen, mit dem Klassiker Volkswagen Multivan mindestens gleichzuziehen.



Im Rahmen der großen Modelloffensive machte Mercedes 1996 aus dem Transporter Vito erstmals eine PKW-Version, doch herausfallende Frontscheiben, schlecht schließende Türen und starke Korrosion des in Spanien gebauten Fronttrieblers nagten heftig am Nimbus der Marke. Der Nachfolger kam 2003 als Viano in drei verschiedenen Längen mit Hinterrad- und Allradantrieb sowie deutlich mehr Komfort und höherer Qualität auf den Markt. Der Viano wurde erst im Mai 2014 von der dritten Van-Generation abgelöst, die wieder als Vito und V-Klasse geführt wird. Als Zwitter mit simplerem Cockpit gab es die günstigste Ausstattungslinie „Rise“.

Der Komforttransporter beeindruckt mit schierer Größe, schon die 4,90 Meter lange Kompaktversion bietet bis zu acht Sitzplätze plus 610 Liter Stauraum. Die mittlere Variante bringt es auf 5,14 Meter, die extralange kann als Zweisitzer sogar maximal 4630 Liter fassen – praktisch ist auch die separat zu öffnende Heckscheibe.

Trotz sperriger Dimensionen lässt sich die V-Klasse dank der hohen Sitzposition sowie Extras wie Rückfahrkamera und Parksensoren leicht manövrieren. Die meisten Exemplare haben ein Automatikgetriebe und stets einen Vierzylinder-Diesel. Bis zum Modelljahr 2020 war der nicht immer problemlose Selbstzünder (Steuerkette) in vier Leistungsstufen von 136 bis 204 PS erhältlich, nach dem Facelift in dreien von 163 bis 239 PS. Zusätzlich erweitert seit Ende 2020 die elektrische Version EQV 300 die Modellpalette.

Im auto motor und sport-Dauertest (siehe Ausgabe 24/2017) kam die 190-PS-Version mit 9,9 Litern Diesel auf 100 Kilometer aus und mit den fast drei Tonnen Gesamtgewicht ganz gut zurecht, während sich der 136-PS-Basismotor mit dem stattlichen Gewicht doch schwertut. Über die 100 000 Kilometer machten nur die elektrische Parkbremse sowie quietschende, verschleißfreie Bremsscheiben und -beläge Probleme. So empfiehlt sich die variable Großraum-Limousine als schicker Familienbus für gehobene Ansprüche.

Thomas Hellmanzik



Edles Cockpit mit frei stehendem Bildschirm, Einzelsitze und höhenverstellbare Gepäckablage gibt es außerdem



In drei Stufen streckt sich die V-Klasse bis auf 5,37 Meter. Die einfachen Versionen haben nur eine Schiebetür hinten rechts

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Anders als beim Vorgänger gibt es weder Benziner noch V6-Motoren. Der Vierzylinder-Diesel erfüllt ab 2015 in allen Leistungsvarianten die Euro-6-Norm. Angesichts von Größe und Gewicht sind besonders die stärkeren Versionen empfehlenswert.

	V 200 d	V 220 d	V 250 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4 2143	Reihe/4 2143	Reihe/4 2143
Hubraum	cm³		
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 3800	100 (136) bei 3800	120 (163) bei 3800
max. Drehm.	Nm bei 1/min 330 bei 1400	380 bei 1400	480 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	kg 2080/720	2080/720	2120/680
Länge x Breite x Höhe	mm 4895 x 1928 x 1880	4895 x 1928 x 1880	4895 x 1928 x 1880
Gepäckraum	l/VDA 610–4630	610–4630	610–4630
Höchstgeschw.	km/h 183	193	206

Welches Modelljahr?

Neben den Varianten mit Hinterradantrieb kam 2015 der 4Matic-Allradantrieb dazu, und seit Februar 2016 gibt es gegen Mehrpreis einen größeren AdBlue-Tank mit 25 Litern Volumen. Im Zuge der Modellpflege für das 2020er-Modelljahr wurde der 2,15-Liter-Diesel durch eine Zweiliter-Variante ersetzt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Grundsätzlich gilt: Wer viel reist, sollte mindestens den mittleren Radstand wählen und auf ein Automatikgetriebe nicht verzichten – denken Sie an Staus. Außerdem ist eine Rückfahrkamera Pflicht, und LED-Scheinwerfer sind schlicht angenehmer.

Was kostet er?

Wie der VW Multivan ist die V-Klasse sehr begehrt und wertstabil: Den Mercedes gibt es mit vernünftiger Ausstattung und Euro 6 sowie deutlich unter 100 000 Kilometern ab etwa 37 500 Euro. Gegenüber den Vorjahren sind die Gebrauchtpreise also stark gestiegen.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	V 200 d	V 220 d	V 250 d	im Jahr	V 200 d	V 220 d	V 250 d
2020	24 679,-	25 541,-	28 047,-	Steuer	361,-	337,-	335,-
2019	23 751,-	24 351,-	26 448,-	Haftpflicht	658,-	642,-	676,-
2018	22 590,-	23 595,-	25 364,-	Teilkasko	184,-	169,-	216,-
2017	20 810,-	21 678,-	23 326,-	Vollkasko	754,-	737,-	1016,-
2016	19 257,-	20 065,-	21 073,-	Wartung	389,-	408,-	428,-
2015	16 719,-	17 421,-	18 287,-	l/100 km	6,5 D	6,1 D	6,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Luxus-Feeling im Bus-Segment. Die Sitze sind ausgesprochen komfortabel – allerdings spürt man beim Verschieben und Ausbauen auch deutlich ihr Gewicht. Beim Kauf auf einwandfreie Funktion der Schiebetüren achten.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

V 250 Bluetec (Vergleichstest: 13/14), V 220 d (Vergleichstest: 17/15), V 250 d (Dauertest: 24/17).

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

Opel Meriva

Der von 2010 bis 2017 gebaute Kompakt-Van Meriva B überzeugt mit praxisnaher Variabilität. Frühe Exemplare sind als Gebrauchte aber nicht ohne Schwächen.



Außen eher unscheinbar, aber innen ausgesprochen geräumig und hochvariabel: Die zweite Generation des Opel Meriva überzeugt vor allem mit inneren Werten. Zum Hingucker wird der Van erst, wenn sich die Fondtüren öffnen. Die sind hinten angeschlagen und schwenken entgegen der Fahrtrichtung bis zu 90 Grad weit auf, was den Ein- und Ausstieg selbst für groß gewachsene Personen erleichtert.

Ein weiterer Clou: das variable Sitzkonzept im Fond. Der mittlere Sitz lässt sich einfach versenken, sodass die beiden äußeren Sitze etwas einrücken und nach hinten gleiten können. Ergebnis: ein Raumgefühl wie in der Oberklasse, dank zahlreicher Ablagen gepaart mit einer hervorragenden Alltagstauglichkeit. Als Option gibt es sehr gute Ergonomiestitze und ein Schienensystem über dem Mittelunnel (FlexRail), auf dem unterschiedliche Staufächer eingeklinkt und verschoben werden können. Der Gepäckraum fasst 400 bis 1500 Liter. Clever ist der aus dem Heckstoßfänger herausziehbare Fahrradträger FlexFix (Extra). Der kann jedoch nicht nachgerüstet und auch nicht mit einer Anhängerkupplung kombiniert werden, ist zudem häufiger schwergängig.

Der deutlich hochwertiger als der Vorgänger wirkende Meriva B bekam 2014 ein dezentes Facelift, das jedoch nichts an der tastenüberfluteten Mittelkonsole änderte. ESP und sechs Airbags sind immer an Bord, und beim Euro-NCAP-Crashtest 2010 gab es die Höchstzahl von fünf Sternen. Zudem ist der Opel fahrsicher, recht agil und gibt sich auch beim Federungskomfort keine Blöße.

Die Antriebspalette umfasst einen 1,4-Liter-Benziner in drei Leistungsstufen mit 100, 120 und 140 PS, dessen Steuerkette häufiger Ärger macht. Dazu drei CTDi-Dieseln (1.3, 1.6, 1.7) mit 75 bis 136 PS, die mit Ausnahme typischer Dieselp Probleme im höheren Alter (Injektoren, Turbo, AGR-Ventil, Partikelfilter) tendenziell zuverlässiger laufen. Unser Tipp: Wenn Diesel, dann einen 1.6 CTDi mit Euro 6 ab der Modellpflege 2014. Denn ab da gab es auch weniger Schäden am zuvor anfälligen Sechsganggetriebe. *Clemens Hirschfeld*



Innen ist der Van hochwertiger als der Vorgänger. Sehr praktisch sind der große Stauraum und das variable Sitzkonzept



Die LPG-Variante mit 120 Turbo-PS ist zwar sehr selten zu finden, bei Spritpreisen um 1,10 Euro aber durchaus attraktiv

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bei überwiegendem Kurzstreckeneinsatz reicht der Basisbenziner mit 100 PS. Flotter sind die beiden Turbobenziner mit 1,4 Litern Hubraum. Etwas Geld lässt sich bei den Kilometerkosten mit der seltenen Autogas-Variante (120 PS) sparen.

	1.4	1.4 T	1.4 LPG
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1398	1364	1364
Leistung	74 (100) bei 6000	103 (140) bei 4900	88 (120) bei 4800
max. Drehm.	130 Nm bei 1/min bei 4000	220 Nm bei 1850	175 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1376/529	1408/557	1486/479
Länge x Breite x Höhe	4300 x 1812 x 1615	4300 x 1812 x 1615	4300 x 1812 x 1615
Gepäckraum	400–1500	400–1500	350–1450
Höchstgeschw.	177	196	188

Welches Modelljahr?

Facelift-Modelle ab 2014 haben weniger Probleme mit defekten Getriebe- und Antriebswellen sowie leckenden Kühlmittelbehältern. Auch Sitzheizung und Fensterheber machen hier weniger Ärger. Rückrufe gab es wegen Problemen mit Sitzschienen, Zahnstangenlenkung, Gurtschlössern und Airbags.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Relativ mager ist nur die Basisvariante Selection ausgestattet. Bereits ab Edition sind Klimaanlage und CD-Radio an Bord. Zu den empfehlenswerten Komfortextras zählen die hervorragenden Ergonomiestitze und die Lenkradheizung.

Was kostet er?

Frühe Meriva B mit Basis-Ausstattung und 100-PS-Benziner starten bei etwa 7500 Euro, sofern die Laufleistungen 60000 km nicht überschreiten. Jüngere Faceliftmodelle gibt es erst ab rund 10000 Euro, wobei das Benziner-Angebot ganz klar überwiegt.

Fahrzeugpreise in Euro*	Betriebskosten in Euro		
	1.4	1.4 T	1.4 LPG
Jahr	1.4	1.4 T	1.4 LPG
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	–	–	–
2017	9713,-	10 445,-	11 192,-
2016	8474,-	8940,-	9574,-
im Jahr	1.4	1.4 T	1.4 LPG
Steuer	102,-	126,-	86,-
Haftpflicht	558,-	523,-	523,-
Teilkasko	58,-	64,-	64,-
Vollkasko	393,-	460,-	460,-
Wartung	214,-	235,-	258,-
I/100 km	5,6 S	6,1 SP	7,4 LPG

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



In der zweiten Meriva-Generation gibt es in Sachen Getriebe gelegentlich Probleme mit den Dichtringen an der Antriebswelle. Die Wellen auf jeden Fall zusammen mit jemand Fachkundigem prüfen. *Karsten Retkowski*

Tests in diesen Ausgaben

Meriva 1.4 Turbo (Test: 13/10), Meriva 1.4 Ecoflex (Vergleichstest: 18/10), Meriva (Familienauto-Vergleich: 5/11), Meriva (Kaufberatung: 1/15).

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

Opel Zafira (Tourer)

Die dritte Generation des Kompakt-Vans war die letzte. Nun ist der Zafira ein Multivan-Rivale. Dabei bot er alle Vorzüge seines Konzepts und hohe Zuverlässigkeit.



Göttingen, ich komm' aus dir...“ – nee, das klingt schon besser mit Bochum. Und anders als Herbert Grönemeyer, der eigentlich aus Göttingen stammt, war der Zafira Tourer ein echter Bochumer. Nur seine letzten Jahre lief er statt tief im Westen in Rüsselsheim vom Band. Das war damals, als der SUV-Boom startete, sodass Opel bei Weitem nicht mehr so viele Zafira verkaufte wie geplant. Dabei zählte der Tourer (seit dem Facelift 2016 nur noch Zafira) zu den talentiertesten Vans seiner Klasse, mit hoher Variabilität, viel Platz und cleveren Extras – etwa dem aus dem Stoßfänger herausziehbaren Fahrradträger.

Die Motoren – Diesel wie Benziner – mögen nicht gerade die besten Manieren haben, aber Durchhaltewillen. So brachte selbst der hochaufgeladene Zweiliter-Turbodiesel mit 195 PS und 400 Nm unseren 100 000-km-Dauertest ohne jedes Problem hinter sich, verbrauchte zwischen den Wartungen insgesamt nur einen Liter Öl. Allerdings wirken selbst die starken Motoren etwas matt – weil der Zafira mit rund 1,7 Tonnen zu den eher moppeligen Kompakt-Vans gehört.

Auch die Sache mit dem Rost hat sich beim Zafira weitgehend erledigt. Die solide Karosserie bietet viel Platz, allerdings empfiehlt es sich, die ganzen Variabilitätsmöglichkeiten der Sitze ebenso auszuprobieren wie den im Heckstoßfänger integrierten Fahrradträger (Extra). Manchmal lässt er sich nur sehr schwer herausfahren, weil Schmutz die Mechanik bremst. Klappergeräusche und wackelnde Vordersitze sind ebenfalls nicht selten, doch ist der Zafira Tourer viel solider als die ersten beiden Modellgenerationen.

Beim Euro-NCAP-Crashtest holte der Tourer die Maximalpunktzahl von fünf Sternen. Obwohl nach aktuellen Maßstäben eher dürftig, empfiehlt sich das Assistenzpaket mit Spurhaltung, Abstandsanzeiger und Kollisionswarner. Wegen des hohen Gewichts verschleifen die Bremsen schnell. Unser Dauertest-Zafira brauchte zweimal neue Beläge und nach 62 000 km neue Scheiben vorn. Checken Sie auch, ob die Reifen gleichmäßig abgefahren sind, denn die Vorderachse ist oft nicht korrekt eingestellt.

Sebastian Renz



Hier drinnen hat sich während der Bauzeit (2011–2019) kaum etwas geändert. Kurzstreckentaugliche Klappsitze als Extra



Wenn Sie einen finden, nehmen Sie den Zafira mit den exzellenten LED-Scheinwerfern und Frontkamera (Spurhalter)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Eigentlich war das bisher immer klar: Zafira plus Diesel, und alles war gut. Weil die Diesel aber ein Abgas-Update brauchen, das mitunter nicht aufgespielt wurde, raten wir zum unaufregenden, aber soliden 1,4-Liter-Turbobenziner mit 120 oder 140 PS.

	1.4 T	1.4 T	1.6 CDTI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1364	1364	1598
Leistung	kW (PS)	103 (140)	99 (134)
	bei 1/min	bei 4900	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	220 bei 1850	320 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1628/657	1701/679
Länge x Breite	mm	4656 x 1928	4656 x 1928
x Höhe		x 1685	x 1685
Gepäckraum	I/VDA	710–1860	710–1860
Höchstgeschw.	km/h	190	193

Welches Modelljahr?

Das große Facelift bekam der Zafira im Juni 2016, davor änderte sich nicht viel. Allerdings kam der 1,6-Liter-Diesel im Juni 2013 – als erster Diesel in der Palette mit Euro 6. Der Zweiliter-Diesel erfüllt in seinen Leistungsversionen ab Januar 2015 die Abgasnorm Euro 6, der 1,4-Liter-Benziner ab Herbst 2014.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Selection hat schon alles Essenzielle: Radio, Klimaanlage und die drei separat verschieb- und klappbaren Rücksitze. Im Edition steckt wenig Mehrwert, den bietet erst der teure Innovation, etwa mit dem brillanten Xenon-Licht. Vieles gab's auch einzeln.

Was kostet er?

Die Preise für Zafira der letzten beiden Baujahre mit weniger als 40 000 km starten erst ab etwa 16 000 Euro. Diesel überwiegen, kosten nicht mehr als die selteneren Benziner. Den aktuellen Zafira, inzwischen im Format dem VW Multivan ähnlich, gibt es seit 2019.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.4 T ²⁾	1.4 T ³⁾	1.6 CDTI	im Jahr	1.4 T ²⁾	1.4 T ³⁾	1.6 CDTI
2021	–	–	–	Steuer	150,–	150,–	200,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	584,–	568,–	580,–
2019	–	–	–	Teilkasko	98,–	92,–	128,–
2018	12 707,–	15 001,–	14 837,–	Vollkasko	508,–	522,–	582,–
2017	11 343,–	13 395,–	13 245,–	Wartung	286,–	295,–	321,–
2016	9 709,–	11 462,–	11 333,–	/100 km	6,8 S	6,8 S	4,5 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerereinkaufspreise; ²⁾120 PS; ³⁾140 PS

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Zafira Tourer, 2019 eingestellt, bietet flexible Mobilität, gerade für Familien. Prüfen Sie vor dem Kauf, ob das Software-Update in Sachen Schadstoffausstoß umgesetzt wurde.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

1.4 T (Vergleichstest: 19/15), 1.6 CDTI (VT: 12/15 und 25/13), 1.6 DI (VT: 11/15), 2.0 CDTI BiTurbo (Dauertest: 8/16), 1.6 Turbo (Gebraucht-Kaufberatung 25/22).

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

Renault (Grand) Scénic

Der Scénic der dritten Generation ist ein Held des Alltags. Doch der vielseitige und hochvariable Kompaktvan weist auch diverse Schwachstellen auf.



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wir raten zum 1,2-Liter-Turbobenziner. Seine 115 PS reichen zum Mitschwimmen gut aus. Alternativen sind die 132-PS-Version oder aber der stämmige 1,5-Liter-Diesel mit 110 PS.

Scénic	TcE 115	TcE 130	dCi 110
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1197	1461
Leistung	85 (115) bei 4500 bei 1/min	97 (132) bei 5500 bei 1/min	81 (110) bei 4000 bei 1/min
max. Drehm.	190 Nm bei 2000	205 Nm bei 2000	240 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1395/560	1395/560	1460/504
Länge x Breite x Höhe	4366 x 1845 x 1640	4366 x 1845 x 1640	4366 x 1845 x 1640
Gepäckraum	555–1870	555–1870	555–1870
Höchstgeschw.	180	185	180

Welches Modelljahr?

Nehmen Sie ein Modell nach dem Facelift von 2013, da gibt es schon einen Spurhalteassistenten. Außerdem erfüllte von da an der 1,6-Liter-Diesel die Abgasnorm Euro 6; alle anderen Triebwerke wurden bis Sommer 2015 umgestellt. Je jünger der Scénic, desto besser – das gilt auch für die Laufleistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis Authentique hat alles wirklich Wichtige dabei: Klima, Radio und die drei einzeln umklapp-, verschieb- und ausbaubaren Rücksitze. Assistenzsysteme gab es allerdings nur für die teuren Modelle wie Bose oder Limited.

Was kostet er?

Ein 2015er-Scénic mit Benzinmotor und zirka 50 000 gefahrenen Kilometern fängt bei rund 11 000 Euro an. Diesel- und Grand-Scénic-Modelle sind teurer. Das Nachfolgemodell Scenic IV (ab 2016) startet als Benzinmotor in der Region um 14 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	TcE 115	TcE 130	dCi 130	im Jahr	TcE 115	TcE 130	dCi 130
2021	–	–	–	Steuer	114,–	114,–	190,–
2020	–	–	–	Haftpflicht	645,–	589,–	636,–
2019	19 836,–	–	–	Teilkasko	105,–	111,–	153,–
2018	17 032,–	15 189,–	14 376,–	Vollkasko	541,–	609,–	581,–
2017	14 970,–	13 564,–	12 836,–	Wartung	269,–	281,–	307,–
2016	13 249,–	11 608,–	10 985,–	l/100 km	6,2 S	6,2 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Scénic, ein enger Verwandter des Mégane, hat ab Baujahr 2013 häufiger Probleme mit früh verschlissenen Spurstangenköpfen. Außerdem ein Schwachpunkt: Rostanfälligkeit an der Heckereich der Griffleiste.

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

Grand Scénic TcE 130 (Vergleichstest: 13/09), Scénic dCi 130 (Vergleichstest: 17/09), Grand Scénic 1.5 dCi (Vergleichstest: 19/12), Grand Scénic dCi 130 (Vergleichstest: 26/15).

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

Im Segment der Kompaktvans hatte der Scénic der dritten Generation, der von 2009 bis 2016 vom Band lief, eine große Tradition fortzuführen. Renault bot ihn mit zwei Karosserien an. Die Normalversion ist 4,34 Meter lang. Beim Grand Scénic kommen 22 Zentimeter dazu; als Extra gab es hier Klappsitze für Reihe drei. Aber schon der Standard-Scénic packt mit 555 Litern Ladevolumen eine Menge weg, und sein Innenraum lässt sich sehr clever variieren. 2014 folgte noch der Scénic Xmod – höhergelegt und mit Offroad-Anbauteilen wollte er eine Art City-SUV sein.

Beim Scénic der dritten Generation besorgen ausschließlich Vierzylinder den Antrieb. Als Benzin hatten sie 110 bis 140 PS Leistung, als Diesel 106 bis 160 PS. Standardmäßig überträgt ein Sechsgang-Schaltgetriebe die Momente an die Vorderräder. Je nach Motorisierung gibt es zudem eine Sechsstufenautomatik, ein Sechsgangdoppelkupplungsgetriebe (achten Sie auf die Servicehistorie!) und ein stufenloses CVT-Getriebe.

Obwohl der 1.5 dCi mit 110 PS ein guter Vernunftmotor wäre, raten wir zum 1,2-Liter-Turbobenziner mit 115 PS – auch er ist sparsam und zuverlässig. Alle Aggregate neigen jedoch zu Ölverlust, und beim 1,6-Liter-Saugbenziner geht mitunter der Nockenwellenversteller kaputt. Ebenso wie die meisten Diesel hat der Basis-Benziner einen Zahnriemen für den Ventiltrieb, das Wechselintervall beträgt stets 160 000 Kilometer.

Auch das Fahrwerk verdient Aufmerksamkeit. Oft sind Spurstangenköpfe und Koppelstangen vorn verschlissen, Federn können brechen. Weitere Problemzonen: Rostansatz am Unterboden, an der Abgasanlage und an der Griffleiste der Heckklappe, Probleme mit dem Bremskraftverstärker, defekte Klimaanlage (Kondensator), nachlässig befestigte Sitzschienen. Selten kommt es zu Wassereintritt an der Stirnwand – vorn die Fußmatten anheben und fühlen, ob's trocken ist. Und schließlich: Beleuchtung prüfen!

Beim Start 2009 war der Scénic einer der sichersten Vans überhaupt. Nach heutigen Maßstäben fehlen ihm jedoch einige wichtige Assistenzsysteme.

Sebastian Renz



Die ein oder andere Herausforderung hält die Bedienung bereit. Praktisch: viele Ablagen, verschiebbare Mittelbox



Der Grand Scénic ist 22 Zentimeter länger, das schafft Platz für zwei Klappsitze oder 670 statt 555 Liter Gepäckraum

VW Caddy

Seit Ende 2003 bietet der Hochdachkombi Familien und Handwerkern jede Menge Platz und eine vielfältige Modellpalette – bis hin zum langen Maxi und zum Camper.

Mit dem Caddy des Typs 2K übertrug Volkswagen vor bald 20 Jahren das Erfolgsrezept des großen Multivan in handlichere, günstigere Dimensionen. Der Hochdachkombi bietet viel Raum, zwei Fondschiebetüren und eine riesige Modell- und Variantenvielfalt. Als Ableger der Transportersparte (mit Starrachse hinten) ist er jedoch etwas rustikaler, lauter und straffer gefedert als etwa der Pkw-Bruder Touran.

Auch die Möblierung in der Personenwagen-Ausführung ist weniger komfortabel und flexibel, die schwere hintere Dreierbank (Extra) lässt sich nur klappen und ausbauen, aber nicht verschieben. Wer mit der 3020-Liter-Ladehalle nicht auskommt oder den Caddy öfter als Siebensitzer nutzen will, kann die Raumreserven durch den Kauf ei-

nes 47 cm längeren Maxi auf maximal 4130 Liter aufstocken. Weitere spannende Varianten sind der Alltrack (ab 2016) im leichten Offroad-Look sowie der Camper mit praktischen Einbauten.

Bei der Suche nach einem gut erhaltenen Gebrauchten sollte man die meist kargen und verbrauchten Nutzfahrzeuge für Gewerbetreibende ignorieren und nach den gepflegteren zivilen Modellen Ausschau halten. Auch Exemplare vor dem ersten großen Facelift 2010 kann man getrost vergessen, denn sie hatten serienmäßig weder ESP noch Diesel mit Partikelfilter. Erst mit der zweiten großen Modellpflege Mitte 2015 wurden die Motoren auf Euro 6 umgestellt und die Sicherheitsausstattung auf den aktuellen Stand gebracht.

Auf den einschlägigen Portalen werden bereits zahlreiche Euro-6-Fahrzeuge angeboten. Durch den Modellwechsel 2020 könnte das Angebot an guten 2K-Gebrauchten demnächst weiter wachsen. Am beliebtesten ist der 2.0 TDI, bei den Benzinern hat der 1.4 TSI den Vorzug vor dem schwachen 1.2 TSI verdient. Das Erdgasmodell 1.4 TGI ist zwar wirtschaftlich attraktiv, aber selten zu finden. Vorsicht: Im 1.4 TSI bis 2014 und bei den Dreizylindern rasselt teils die Steuerkette beim Motorstart. Wurde der Caddy im Vorleben häufig intensiver genutzt, ist mit erhöhtem Verschleiß von Bremsen, Federn und Rückleuchten zu rechnen. Beim Kauf auch auf defekte Schiebe-Elemente und eine Sägezahnbildung an den Reifen der Hinterachse achten. *Philipp Körner*

○ Motoren Prüfer monieren öfter einen erhöhten Ölverlust des Caddy. Im Vergleich zu anderen, ähnlich motorisierten VW-Modellen zeigen Kupplungen und Getriebe einen größeren Verschleiß



○ Fahrwerk Als klassischer Lastesel wird der Caddy hart rangenommen, vor allem an der Hinterachse droht deutlicher Verschleiß. Dort auf den Zustand von Blattfedern (teuer) und Anschlagpuffern (günstig) achten

○ Verarbeitung Trotz der robusten VW-Machart gelten verschlissene Schiebetürrollen und Fensterdichtungen sowie vom Rost befallene Heckklappen als gängige Probleme des Hochdachkombi



Das Caddy-Cockpit überzeugt mit hoher Funktionalität, sauberer Verarbeitung und einem großen Platzangebot



Kofferraum Wer Platz braucht, kriegt ihn: 750 bis 3020 Liter Kofferraumvolumen sind es in der normalen Ausführung, der 47 Zentimeter längere Caddy Maxi erhöht sogar auf maximale 4130 Liter



Über die Jahre entwickelte sich eine breite Motorenpalette, 6- und 7-Stufen-DSG-Getriebe waren meist optional

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1.4 TSI läuft sehr kultiviert und nicht so müde wie der 1.2 TSI. Kräftig und sparsam sind die 2.0 TDI in fast allen Leistungsstufen, der aber erst seit Sommer 2015 die Euro-6-Norm einhält. Wer in der Umgebung Erdgas tanken kann, darf auch zum 1.4 TGI greifen.

	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1395	1968
Leistung	92 (125)	81 (110)	110 (150)
bei 1/min	bei 5000	bei 4800	bei 3500
max. Drehm.	220 bei 1500	200 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1387/793	1541/634	1477/778
Länge x Breite	4408 x 1793	4408 x 1793	4408 x 1793
x Höhe	x 1822	x 1822	x 1822
Gepäckraum	I/VDA	750-3020	750-3020
Höchstgeschw.	185	174	194

Welches Modelljahr?

Erst die gelifteten Caddy-Modelle ab Herbst 2010 mit serienmäßigem ESP, kultivierteren TDI-Motoren und neuem VW-Gesicht sind wirklich zu empfehlen. Wenn das Budget es zulässt, stellen die Facelift-Modelle ab Mitte 2015 dank Euro-6-Norm und modernen Infotainment- und Assistenzsystemen jedoch die beste Wahl dar. Nicht verwirren lassen: Volkswagen selbst spricht hier von der vierten Generation des Caddy.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Versionen Startline, Conceptline und Trendline sind ziemlich mager ausgestattet, die Comfortline hat viele Assistenten, Klimaanlage und Leichtmetallräder an Bord. Darüber hinaus sollte man auf Parksensoren, Bi-Xenon-Scheinwerfer und Sitzheizung achten. Über die Jahre gab es viele der VW-typischen Sondermodelle, häufig basierten diese auf Standardlinien. Für Camper interessant: Trampler und Beach.

Was kostet er?

Facelift-Modelle mit 1.4 TSI sowie mittlerer Ausstattung und Lauffleistung sind mit Glück ab 15 000 Euro zu haben. Einfache Caddy TDI mit Euro 6 beginnen bei 14 000 Euro. Ähnlich teuer: die seltene Erdgasvariante mit 110 PS. Wer ordentlich sparen will, findet noch einige Exemplare vor dem großen Facelift. Für rund 9000 Euro bekommt man so recht solide ausgestattete Caddy mit guter Wartungshistorie. Die Diesel mit Euro 4/Euro 5 sind sehr haltbar und in der gesamten Caddy-Familie am günstigsten zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI
2021	-	-	-	Steuer	104,-	74,-	258,-
2020	-	-	25 656,-	Haftpflicht	405,-	534,-	462,-
2019	-	-	23 822,-	Teilkasko	129,-	125,-	155,-
2018	20 904,-	18 345,-	21 827,-	Vollkasko	459,-	440,-	621,-
2017	18 855,-	16 544,-	20 192,-	Wartung	249,-	274,-	327,-
2016	17 061,-	14 971,-	18 249,-	I/100 km	5,8 S	4,3 CNG ²⁾	4,9 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise
²⁾kg

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Auch der Caddy hat in der Zweiliter-TDI-Version nach Software-Update öfter Probleme bei der Abgasrückführung. Die dritte Bremsleuchte sollte vor dem Kauf ebenfalls gecheckt werden – hier gibt es es ab und an Bruchschäden.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Caddy 1.4 TSI BMT (Fahrbericht: 12/15), Caddy 2.0 TDI DSG (Test: 19/15), Caddy 2.0 TDI (Kaufberatung: 12/16).

Weitere Informationen sowie technische Daten finden Sie im Internet unter www.auto-motor-und-sport.de

VW Touran

Der Kompaktvan steht besonders bei Familien hoch im Kurs. Denn auch die zweite Generation ist praktisch und dank ihrer kantigen Form sehr geräumig.

Der Touran der zweiten Generation auf Basis des Modularen Querbaukastens hat sich bei seinem Start 2015 gleich an die Spitze des schrumpfenden Kompaktvan-Segments gesetzt. Sein aufrechtes und geradliniges Design ermöglicht ein großzügiges Platzangebot. Längsverschiebbare, klappbare Sitze in der zweiten Reihe steigern die Flexibilität, der Gepäckraum fasst bis zu 1980 Liter. Die optionalen Klappsitze im Heck verringern jedoch das Volumen und bieten Erwachsenen nur wenig Komfort. An Ablagen und einem variablen Ladeboden fehlt es nicht; mit den Schiebetüren des Sharan kann der gut 4,50 Meter lange Touran jedoch nicht dienen.

Wohl aber mit einem breiten Angebot an Aggregaten. Vom Start weg wurde der

Touran II mit Turbomotoren angeboten, die durchweg der Euro-6-Norm entsprechen. Die Basistriebwerke 1.0 TSI (115 PS), 1.2 TSI (110 PS) und 1.6 TDI (110/115 PS) sind eher schwachbrüstig. Besser passen der 1.4 TSI und der 2.0 TDI mit jeweils 150 PS, wobei der Benziner Ende 2018 durch einen gleich starken 1,5-Liter-TSI ersetzt wurde. Der 1.8 TSI mit 180 PS und der 2.0 TDI in der 190-PS-Version sind schon fast luxuriöse Antriebe. Schade jedoch, dass VW bei der zweiten Touran-Generation die wirtschaftlichen Erdgasmotoren des Vorgängers aussortiert hat.

Abgesehen von den Einstiegs-Benzinern sind alle Varianten mit einem Doppelkupplungsgetriebe (6-/7-Gang) erhältlich. Mit zunehmender Laufleistung arbeitet es jedoch häufig langsam und ruckelig. Das gilt

vor allem für das so genannte DQ 200 mit den trocken laufenden Kupplungen, das bei den kleineren Motoren zum Einsatz kam. Das Fahrwerk ist komfortabel ausgelegt und wird mit den optionalen Adaptivdämpfern noch geschmeidiger; die Lenkung liefert viel Rückmeldung. Die Bremscheiben verschleifen recht schnell, wenn der Touran oft mit voller Zuladung unterwegs ist.

In der Material- und Verarbeitungsqualität präsentiert sich der VW-Van hochwertig, als Elegance sogar recht nobel. Rost ist kein ernsthaftes Thema, selbst bei sechsstelligen Kilometerständen wirkt die steife Karosserie solide. So ist der Touran II auch weiterhin sehr beliebt und teuer. Sein bevorstehendes Produktionsende wird die Gebrauchtwagenpreise hoch halten. *Michael von Maydell*

Laderaum Der Kofferraum fasst im Grundmaß 834 Liter. Als Extras werden eine Rückfahrkamera und eine elektrische Betätigung der Heckklappe angeboten



Fahrwerk Die Abstimmung von Federung und Dämpfung ist ein guter Kompromiss aus exakter Spurhaltung und Komfort. 17-Zoll-Räder rollen unkomfortabler ab als die kleineren 16-Zöller

Karosserie Die aufrechte, schnörkellose und übersichtliche Form ermöglicht ein großzügiges Raumangebot für Insassen und Gepäck. Die beiden Klappsitze in Reihe drei gibt es nur optional



Das Interieur wirkt hochwertig und sehr übersichtlich, die Bedienung ist frei von Rätseln. Tja, so war das mal bei VW

Motoren Seit der Markteinführung erfüllen alle Touran II die Abgasnorm Euro 6. Allerdings gerieten die Diesel (EA 288) zwischenzeitlich in Manipulationsverdacht. Nur der 1.5 TSI verfügt über einen Ottopartikelfilter (OPF)



Alle Benziner und Diesel sind Turbomotoren. Umgeklappt ergeben die hinteren Einzelsitze eine ebene Ladefläche

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wenigfahren reicht der müde, aber robuste 1,2-Liter-Benziner, ansonsten passen die Benziner und Diesel mit 150 PS am besten zu dem geräumigen Kompakt-Van. Bei den TDI-Motoren stets auf defekte Abgasrückführungsventile (AGR) achten!

	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1498	1968
Leistung	81 (110) bei 1/min bei 4600	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	175 bei 1400 Nm bei 1/min	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1436/699 kg	1500/600	1552/628
Länge x Breite x Höhe	4527 x 1829 x 1628 mm	4527 x 1829 x 1628	4527 x 1829 x 1674
Gepäckraum	I/VDA 834-1980	834-1980	834-1980
Höchstgeschw.	189 km/h	209	208

Welches Modelljahr?

Im Spätsommer 2018 erhielt der Touran neue Motoren. Der starke 1.8 TSI mit 190 PS und serienmäßigem DSG wurden ausrangiert, dafür folgte der neue 1.5 TSI mit 150 PS und Ottopartikelfilter. Fast gleichzeitig kam der kernige 1.0 TSI, ein Dreizylinder mit 115 PS; für ihn musste der 1.2 TSI mit vier Zylindern weichen. Die Euro-6-Norm erfüllen alle Touran der zweiten Generation seit der Markteinführung im Herbst 2015, hier gelten also keine Einschränkungen. Seit 2016 gibt es den sparsamen 1,6-Liter-TDI mit 115 PS und SCR-Katalysator.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Fast zwei Drittel aller Touran werden in der mittleren Ausstattungslinie Comfortline angeboten, wo bereits mehr als das Nötigste an Bord ist. LED-Scheinwerfer, Navi und Adaptivfahrwerk kosten extra. Sehr viele Modelle verfügen über ein Doppelkupplungsgetriebe, das in puncto Wartungskosten nicht zu unterschätzen ist. Wer Laderaum sucht, sollte auf die dritte Sitzreihe verzichten. Eine clevere Wahl sind gut ausgestattete Sondermodelle wie Join, Life oder United.

Was kostet er?

Der Touran 1.6 TDI ist als Baujahr 2019 unter 80000 km schon ab 22000 Euro zu haben. Ein 1.5 TSI mit weniger als 50000 km auf der Uhr kostet ab 25000 Euro; ältere 1.4 TSI sind deutlich seltener und nicht günstiger. Die 2.0 TDI mit 150 PS liegen etwas über dem Niveau der 1.5 TSI.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2021	-	25 378,-	28 148,-	Steuer	132,-	156,-	236,-
2020	-	23 504,-	25 132,-	Haftpflicht	480,-	413,-	440,-
2019	-	21 896,-	21 992,-	Teilkasko	90,-	108,-	170,-
2018	18 462,-	19 730,-	20 613,-	Vollkasko	434,-	520,-	636,-
2017	16 455,-	-	18 363,-	Wartung	279,-	312,-	339,-
2016	15 346,-	-	16 541,-	I/100 km	6,4 S	5,7 S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim Touran der zweiten Generation verdienen die Lagerböcke an den Querlenkern vorne einen genaueren Blick. Der 2.0 TDI macht wie in anderen VW-Modellen nach dem Software-Update öfter Ärger mit der Abgasrückführung.

Daniel Kilgus

Tests in diesen Ausgaben

Touran 1.4 TSI (Vergleichstest: 19/15), Touran 1.5 TSI (Vergleichstest: 16/19), Touran 2.0 TDI (Vergleichstest: 26/15, 25/16, 25/17).

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

VW T5, T6 Multivan

Der Multivan ist der Porsche 911 der mehrfach Kindergeldberechtigten: ein kaum erschwinglicher Traumwagen. Auch gebraucht gibt es keine Schnäppchen.

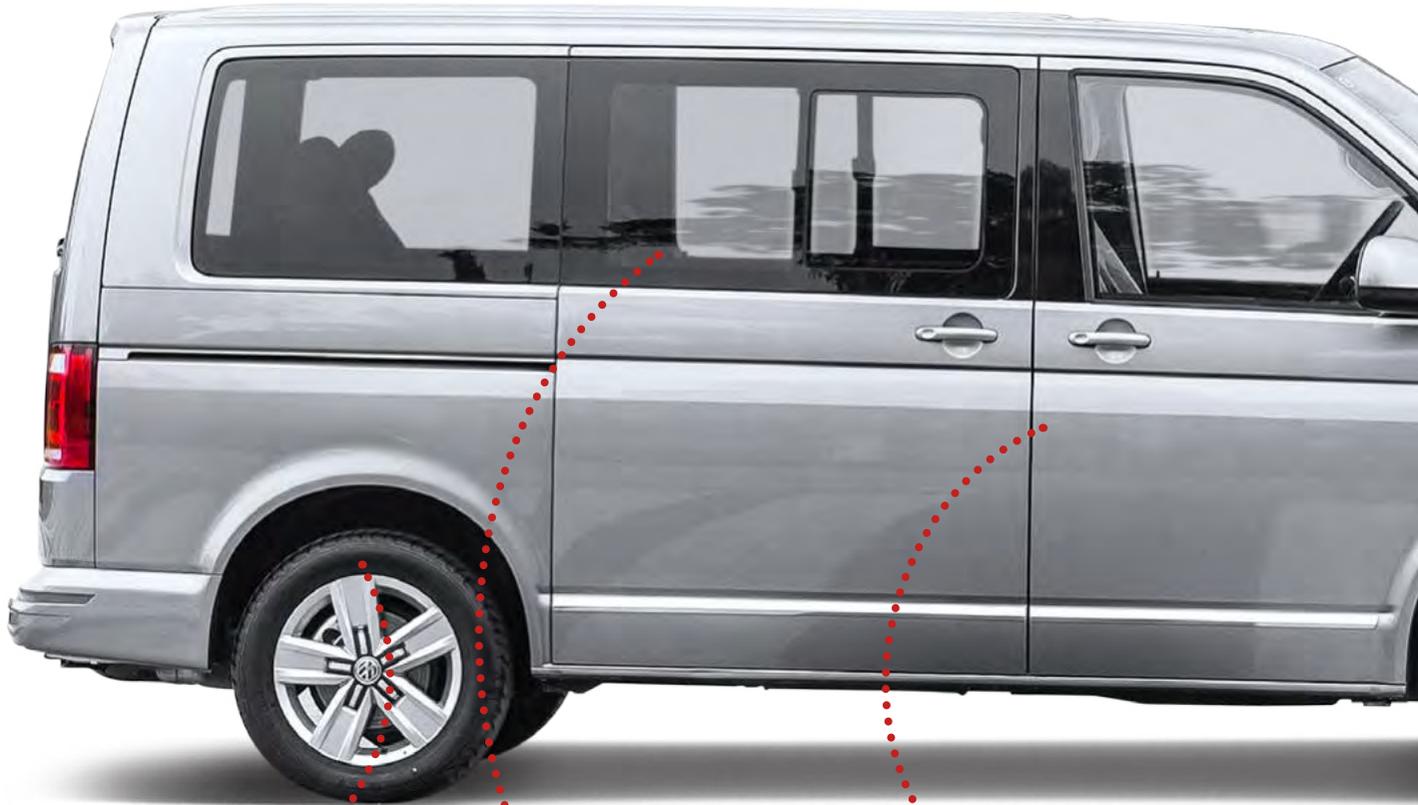
Wie sein Vorgänger T4 setzte der T5 (2003 bis 2015) die Tradition von breitem Angebot und hohem Preisniveau fort. Wenn es um den idealen Kompromiss aus maximalem Platzangebot und Komfort geht, bleibt der VW Bus unschlagbar. 2003 startete der Multivan in Generation T5, wurde 2009 mit neuen Motoren modellgepflegt. Seit 2015 nennt er sich mit neuer Front und wieder neuen Dieselmotoren T6. 2019 kam dann die Modellauffrischung zur Generation T6.1. Dabei hat sich an Karosserie und Fahrwerk in gut 18 Jahren kaum etwas geändert.

Während die TDI-Motoren aller T5 bis Mitte 2015 nur den Euro-Normen 4 und 5 entsprechen und damit von Fahrverboten betroffen sein könnten, erfüllt der jüngere Zweiliter-Diesel mit dem Kürzel EA288

im T6 dank SCR-Kat und AdBlue-Tank (13 Liter Volumen für rund 7000 km) die Euro-6-Norm. Allerdings rief VW 2019 auch diese Modelle zu einem Software-Update in die Werkstätten. Danach kann sich der AdBlue-Verbrauch erhöhen. Den TDI gibt es mit 84 bis 204 PS (90 bis 199 PS beim T6.1), wobei die mittleren Varianten (114/150 PS) gut mit längeren Strecken und üppiger Beladung zurechtkommen. Der Biturbo-TDI dagegen ist bei hoher Belastung anfällig, neigt zu exzessivem Ölverbrauch. Einzige Alternative zu den Dieseln ist der seltene und durstige Vierzylinder-Benziner im 2.0 TSI (150/204 PS).

Der für die stärkeren Modelle lieferbare Allradantrieb (4Motion) kostet noch mal einen Liter mehr pro 100 km, macht den Bus aber – speziell als offroadtauglichen

Panamericana mit mehr Bodenfreiheit – noch universeller einsetzbar. Ansonsten reicht die Multivan-Palette von der schlichten Conceptline-Version mit verschiebbarer Fondbank bis zum noblen Highline mit Einzelsitzen rundum und elektrisch betätigten Schiebetüren, die jedoch bisweilen streiken. Traumwagen für Vielreisende bleibt der California mit Camping-Einrichtung und Aufstelldach. Selbst damit duckt sich der T6 in Parkhäuser. So wie er überhaupt für seine Größe handlich fährt – handlich, nicht agil. Dafür erhaben-komfortabel. Ab drei, vier Jahren häufen sich Elektronikdefekte und Undichtigkeiten am Motor. Fahrwerkskomponenten verschleifen auch bei nur mittlerer Belastung ebenso schnell wie die kleinere der zwei Bremsanlagen. *Sebastian Renz*



Fahrwerk Achten Sie auf Stoßdämpfer- und Bremsenverschleiß – es gibt zwei verschiedene Scheibengrößen: Die kleineren Scheiben ab Werk sind schon bei mittlerer Belastung bald überfordert und verschleifen schnell

Innenraum Auch wenn es Mühe macht – bauen Sie alle Sitze und die Rückbank mal aus, um zu sehen, ob Befestigungen rasten und Halteschienen noch funktionieren

Karosserie Neben kleinen Rempelschäden sollten Sie checken, ob die optionalen elektrischen Schiebetüren funktionieren. Ebenfalls anfällig: die Beleuchtungsanlage. Die Halogenscheinwerfer sind funzelig



So elegant und leicht bedienbar ist der Multivan als T6.1 nicht mehr. Die Transporter möblieren sich rustikaler

Motoren Die TDI im T5 erfüllen nur Euro 5, haben zudem ein Zahnriemenwechsel-Intervall von 80000 km (besser nur 60000 km). Der EA288 im T6 erfüllt Euro 6, hat ein Wechselintervall von 210000 km



T6 California (oben) für Camper oder mit zweiter Schiebetür und langem Radstand. 657 bis 4300 l Kofferraum beim Kurzen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Während allen T5 mit TDI Fahrverbote drohen, bleiben T6 mit Euro-6-TDI davon unbehelligt. Der 150-PS-TDI ist der ideale Kompromiss aus Kosten, Verbrauch und Temperament, wobei auch 102 PS reichen. Achtung: Der BITDI ist sehr anfällig, der Benziner durstig.

	2.0 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1984	1968	1968
Leistung	110 (150)	75 (102)	110 (150)
bei 1/min	bei 3750	bei 3000	bei 3250
max. Drehm.	280 bei 1500	250 bei 1500	340 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	2007/993	1946/1054	2023/977
Länge x Breite x Höhe	4904 x 1904 x 1970	4904 x 1904 x 1970	4904 x 1904 x 1970
Gepäckraum	I/VDA	657-4300	657-4300
Höchstgeschw.	182	157	182

Welches Modelljahr?

Der T6 ist zwar jung (ab Mitte 2015) und entsprechend teuer, aber mit besserer Federung, neuen Infotainment- und Assistenzsystemen ausgestattet – und mit moderneren Motoren. Mit serienmäßigem SCR-Kat erfüllen die Diesel die Abgasnorm Euro 6 – allerdings gibt es auch für diese TDI ein Software-Update, das den AdBlue-Verbrauch erhöht. Wichtig für alle, die den Bus lange fahren wollen: Der T6 hat verlängerte Zahnriemenwechsel-Intervalle von 210000 km. Der T6.1 bietet optional mehr Infotainment und Assistenz.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

So schön das auch ist mit einem Multivan und all der Ausstattung, die er bietet: Machen Sie es sich lieber einfach. Denn wenn etwas kaputtgeht am Multivan, dann eigentlich immer Extras wie die elektrischen Schiebetüren oder das Doppelkupplungsgetriebe. Dazu kommt, dass neue Neunsitzer-Transporter oft günstiger sind als festlich ausgestattete Multivan-Modelle, die schon 100000 km hinter und viele Reparaturen vor sich haben. Wenn es dennoch ein Multivan sein soll, nehmen Sie den Trendline, da ist alles Wichtige, aber nicht allzu viel Anfälliges drin.

Was kostet er?

Der Modellwechsel zum T7 und der Campingboom steigerten die Preise. Unter 10000 Euro finden sich nur T5-Kilometerkönige. Den T6 Multivan mit 150-PS-TDI bis 50000 km gibt es nicht mehr unter 35000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	2.0 TSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾	im Jahr	2.0 TSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾
2018	27 603,-	27 629,-	29 445,-	Steuer	270,-	352,-	366,-
2017	25 648,-	25 370,-	27 127,-	Haftpflicht	500,-	466,-	535,-
2016	22 735,-	23 228,-	25 601,-	Teilkasko	157,-	104,-	144,-
2015	20 851,-	21 511,-	23 200,-	Vollkasko	521,-	387,-	561,-
2014	17 985,-	18 626,-	21 005,-	Wartung	364,-	393,-	401,-
2013	-	-	-	I/100 km	9,2 S	6,7 D	6,2 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der T6 ist in seinen unterschiedlichen Ausstattungsvarianten zu Recht sehr beliebt. Einer der wenigen Schwachpunkte scheint die dritte Bremsleuchte zu sein, die auffällig oft zu Bruch geht.

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

T6 Multivan 2.0 TDI (Vergleichstest: 4/17), T6.1 Multivan 2.0 TDI (Vergleichstest: 24/19), T6.1 California 2.0 TDI (Test 23/20).

Weitere Informationen sowie technische Daten finden Sie im Internet unter www.auto-motor-und-sport.de

VW Sharan

Ab der Neuauflage 2010 überzeugte der Van mit viel Platz, hinteren Schiebetüren und vollversenkbaren Rücksitzen. Ganz problemlos ist er auf Dauer jedoch nicht.



Große Vans stehen längst im Schatten des SUV-Hypes, doch vor allem Familien wissen ihr üppiges, variabel nutzbares Raumangebot weiterhin zu schätzen. Die zweite, bis 2022 gebaute Sharan-Generation gehört – wie das günstigere Schwestermodell Seat Alhambra – zu den besonders durchdachten Vertretern. Sie bietet bis zu 2430 Liter Ladevolumen oder Platz für fünf bis sieben Einzelsitze. Beim Siebensitzer lässt sich die Bestuhlung komplett im Wagenboden versenken. Bei den beiden großen seitlichen Schiebetüren hinten steigert optional ein Elektroantrieb den Einstiegskomfort. Die Funktion der wartungsaufwendigen Schiebeelemente sollte man vor dem Kauf jedoch stets kontrollieren.

Sowohl die Benziner 1.4 und 2.0 TSI (150 bis 220 PS) als auch die häufigeren, nur bis Mitte 2020 angebotenen Zweiliter-TDI-Motoren (115 bis 184 PS) gab es in mehreren Leistungsvarianten. Häufig wurden sie mit Doppelkupplungsgetriebe kombiniert. Die Allradmodelle TDI 4Motion sind eher selten anzutreffen. Wichtig besonders für Diesel-Interessenten: Euro 6 wurde erst mit dem Facelift im Jahr 2015 bei allen Antrieben zum Standard.

Obwohl der Sharan II (Typ 7N) in puncto Qualität und Verarbeitung einen klaren Fortschritt gegenüber dem sehr mittelmäßigen Vorgänger darstellt, gibt es auch hier einige Problemzonen. Dazu zählen insbesondere die aufgrund des hohen Gewichts stark belasteten Radaufhängungen und Bremsen. Ebenfalls bekannt sind häufiger Steuerkettenränger bei TSI-Benzinern bis 2014, verkockte AGR-Ventile beim Diesel, Rost an Heckklappe und Türunterkanten sowie an den leicht verformbaren Aufpralldämpfern vorn. Außerdem gilt es, auf Erledigung zahlreicher Rückrufe zu achten.

Zur umfangreichen Sicherheitsausstattung gehören diverse Assistenzsysteme, insgesamt sieben Airbags schützen die Passagiere. Die Schiebetüren sind mit Kindersicherungen ausgerüstet, und gut erreichbare Isofix-Ösen arretieren die Kindersitze für den Nachwuchs. Im Euro-NCAP-Crashtest 2010 sicherte sich der Sharan II passend dazu den Höchstwert von fünf Sternen. *Philipp Körner*



Das Cockpit des Sharan II wirkt aufgeräumt und übersichtlich. Der Kofferraum hat ein Volumen von bis zu 2430 Litern



Auf dem Gebrauchtmotor dominieren die nur bis 2020 angebotenen Dieselantriebe, die aber erst seit 2015 Euro 6 einhalten

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Euro 6 erfüllen alle Motoren erst seit dem Facelift von 2015. Die empfehlenswertesten Triebwerke sind der 1.4 TSI ab 2015 und der 2.0 TDI mit je 150 PS. Sie treiben den Sharan ausreichend flott und ökonomisch an. Für zügigeres Fahren empfiehlt sich der 2.0 TSI.

	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395 cm ³	1984	1968
Leistung	110 (150) kW (PS) bei 1/min	147 (200) bei 5100	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	250 Nm bei 1500	280 bei 1700	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1703/717 kg	1790/570	1772/748
Länge x Breite x Höhe	4854 x 1904 x 1740 mm	4854 x 1904 x 1740	4854 x 1904 x 1740
Gepäckraum	885–2430 l/VDA	885–2430	885–2430
Höchstgeschw.	200 km/h	218	200

Welches Modelljahr?

Im Zuge der Modellpflege 2015 wurden vor allem das Design und die Motoren renoviert. Wer Wert auf saubere Triebwerke legt, sollte sich auf diese jüngeren Exemplare mit Euro 6 konzentrieren. Auch, um das Steuerkettendrama bei frühen 1.4 TSI zu vermeiden. Angesichts weiterer Problemzonen gilt bei Sharan und Alhambra das Motto „je jünger, desto besser“.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ab der Comfortline-Ausstattung ist alles Wichtige bereits serienmäßig an Bord. Sie bietet unter anderem eine komplett umklappbare Beifahrersitzlehne und Sport-Komfortsitze in der vorderen Reihe. Wichtig: Die dritte Sitzreihe zählt nicht zum Serienumfang.

Was kostet er?

Klare Empfehlung: Wenn Sharan II, dann ein Facelift-Exemplar ab Mitte 2015. Die gibt es als TDI mit Euro 6 und weniger als 80 000 km selten unter 25 000 Euro. Vergleichbare 1.4 TSI sind rund 3000 Euro günstiger, die raren 2.0 TSI erst ab knapp 30 000 Euro zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
2021	30 887,-	–	–
2020	28 377,-	–	26 483,-
2019	26 042,-	–	23 751,-
2018	23 560,-	25 157,-	20 449,-
2017	21 547,-	22 457,-	19 446,-
2016	19 023,-	19 220,-	16 040,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Steuer	134,-	242,-	260,-
Haftpflicht	631,-	543,-	648,-
Teilkasko	126,-	172,-	144,-
Vollkasko	569,-	680,-	638,-
Wartung	323,-	359,-	352,-
l/100 km	6,4 S	8,4 S	5,0 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Auch für den Sharan gilt: Beim Zweiliter-TDI-Motor versagt nach dem Software-Update hier und da die Abgasrückführung. Außerdem sind die Lagerböcke der vorderen Querlenker auffällig häufig porös. *Michael Materla*

Tests in diesen Ausgaben

Sharan (Kaufberatung: 17/11), Sharan 1.4 TSI (Test: 20/10, Vergleichstest: 3/16), Sharan 2.0 TDI (Dauertest: 24/13).

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

UNSERE ENERGIE-PAUSCHALE?

**AKTUELLE
DIGITAL-AUSGABE
GRATIS LESEN**



MO/OVE KOSTEN-FREI & DIGITAL!

Visionär für innovative Technologien und E-Mobilität in all ihren Facetten. MO/OVE liefert kompetente und tiefgründige Informationen für alle Elektro-Fans und -Interessierte.



NEU! JETZT ONLINE TESTEN:

auto-motor-und-sport.de/moove-gratistest

Verantwortlicher: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft.



SOUNDS LIKE: RACING

ANDREAS HAUPT, MICHAEL
SCHMIDT, TOBIAS GRÜNER

JETZT
REINHÖREN!



BOXENFUNK FÜR ALLE: DER FORMEL-1-PODCAST.



Unsere auto motor und sport Formel-1-Experten sprechen vor jedem Rennen darüber, was die Fans von dem kommenden Grand Prix erwarten dürfen, und analysieren im Nachgang die wichtigsten Fakten und Hintergründe des Rennens oder laden direkt die Größen des Rennsports zum Interview ins Podcast-Studio ein unter www.auto-motor-und-sport.de/formel-schmidt