

GEBRAUCHTWAGEN



Audi A1



BMW Fünfer



Fiat 500



Hyundai Tucson

Mercedes E-Klasse



VW Golf



Citroën C3



Opel Crossland

Mazda MX-5



1000

TOP-MODELLE IM CHECK

**Ausgabe
2024**



VW Tiguan



Ford Focus



Skoda Octavia

Kaufen nach Plan

So finden Sie ganz einfach den passenden Gebrauchtwagen

Sicherheit für Einsteiger

Diese Schutzvorrichtungen sollte jedes Secondhand-Auto haben

Rußige Aussichten

Die Probleme moderner Diesel – und wie man sie vermeiden kann





Großzügig in Garantie und Raum.

Unsere besten Gebrauchten – die Junge Sterne Modelle sind #garantiertgecheckt.

Jetzt online informieren oder bei Ihrem zertifizierten Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz



QR-Code scannen und mehr erfahren.



Gebrauchte endlich billiger

Uli Holzwarth über sinkende Gebrauchtwagenpreise, über die man sich jedoch nicht in allen Autoklassen freuen darf.

Die sich vor Jahresfrist abzeichnende Entspannung auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist eingetreten. Neuwagen lassen sich oft nur mit hohen Rabatten verkaufen, auch Gebrauchte stehen nunmehr länger beim Handel. Der darauf mit Preissenkungen reagiert, die sich auch auf den Privatmarkt auswirken. Kurzum: Die Preise für Gebrauchtwagen sinken – allerdings nicht überall.

Betrachtet man die einzelnen Fahrzeugklassen differenzierter, offenbaren sich deutliche Unterschiede. Während nach den Lieferengpässen der Neuwagen-Nachschub bei den typischen Dienstwagen der ertrageichen Mittel- und Oberklasse wieder rollt und dem Gebrauchtwagenmarkt künftig ein gutes Angebot bescheren wird, sieht die Situation in anderen Fahrzeugsegmenten nicht so rosig aus.

Beispielsweise bei Kleinwagen und Kompakten, wo das Angebot an bezahlbaren Modellen oder Basisvarianten in den letzten Jahren zunehmend ausgedünnt wurde. Das trifft vor allem Einsteiger hart. Die mussten 2023 im Schnitt fast 10 000 Euro für ihr erstes Auto bezahlen – mehr als jemals zuvor, wie die Deutsche Automobil Treuhand in ihrem aktuellen DAT-Report 2024 ermittelt hat. Wegen des geschrumpften Angebots bei ungebremster Nachfrage werden die Gebrauchtwagenpreise in diesen Segmenten daher vergleichsweise hoch bleiben.

Im Gegensatz zu jenen der Secondhand-Stromer, die aktuell relativ günstig sind, weil es am Käuferinteresse fehlt. Das könnte auch gebrauchten Euro-6-Dieselmotoren drohen, denn die fallen seit Einführung der verschärften AU mit Partikelzählung im Juli 2023 mit steigenden Durchfallquoten auf.

Es braucht also eine differenzierte Betrachtung des Gebrauchtwagenmarktes, die wir ab dieser Ausgabe mit der Auflistung der wichtigsten Rückrufe für jedes Modell erleichtern. Viel Spaß beim Lesen!

Inhalt

- 4 Interview**
DEKRA-Experte Michael Tziatzios über den aktuellen Gebrauchtwagenmarkt
- 8 Besser kaufen mit strukturiertem Plan**
Ganz einfach den richtigen Gebrauchtwagen finden – mit Checkliste zum Kauf
- 12 Checkpunkte bei gebrauchten Cabrios**
Darauf sollten Sie beim Kauf achten
- 14 Gut geschützt bei begrenztem Budget**
Mehr Sicherheit für Einsteiger-Autos
- 18 Beste Unterhaltung**
Spartipps für den Unterhalt des Autos
- 22 Autoversicherung: Schadenrückkauf**
Wann ist selber bezahlen billiger?
- 24 Autoreparaturen im Knast**
Report über Gefängnis-Werkstätten
- 28 Die Probleme moderner Diesel**
Teuer: Verkokungen im Einlassstrahl
- 32 Die Besten im Überblick**
Testsieger in unseren Produkttests
- 35 Kaufvertrag**
Herausnehmbares Musterdokument

36 Minicars und Kleinwagen

74 Kompaktklasse

104 Mittelklasse

120 Oberklasse

132 Sportwagen und Cabrios

142 SUV und Geländewagen

174 Vans und Hochdach-Kombis

Impressum



Chefredaktion: Michael Pfeiffer, Birgit Priemer

Geschäftsführender Redakteur

GB Mobilität: Michael Heinz
Content Delivery Management: Paulina Ulherr (Junior CDM), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

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

Fotografen: Karl-Heinz Augustin, Dekra, Dino Eisele, Rossen Gargolov, Wolfgang Groeger-Meier, Achim Hartmann, Klaus Herder, Hersteller, Frank Herzog, Sabine Hofmann, Uli Holzwarth, Beate Jeske, Andreas Jüngling, Caroline Jüngling, Oliver Köbel, Sven Krieger, Stephan Lindloff, Claudius Maintz, Hardy Mutschler, Ingolf Pompe, Arturo Rivas, Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert
Layout: Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stv.), Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Sandra Ngnoubamdjum
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart
Geschäftsführung: Kay Labinsky
Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Stefan Karcher
Publisher Automobil: Benjamin Pfalzgräf
Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger

Für die Anzeigen verantwortlich:

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

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

Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt

Druck: Vogel Druck und Medienservice GmbH & Co. KG, Hönchberg, Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

Einzelheft € 7,50. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte

Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 07 81/639 61 02. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO, solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.
Datenschutzanfrage: Tel. 07 81/84 61 02, automotorsport@datenschutzanfrage.de



„Käufer können sich auf gute Zeiten einstellen“

Michael Tziatzios, Leiter des Gebrauchtwagen-Managements bei DEKRA, über den Wandel des Gebrauchtwagenmarkts, die schwierige Situation bei Secondhand-Stromern und steigende AU-Durchfallquoten von Dieselmotoren mit Euro 6.

Herr Tziatzios, vor einem Jahr sah es aus, als entspanne sich der Gebrauchtwagenmarkt aus Sicht der Käufer etwas. Das machte Hoffnung, dass bald wieder normale Verhältnisse herrschen würden. Hat sich diese Erwartung bestätigt?

Noch vor ein, zwei Jahren war es schwieriger, günstige Gebrauchtwagen zu finden. Unter dem Eindruck von Corona wollte jeder lieber mit dem Auto als mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein. Dazu kamen die Probleme mit den unterbrochenen Lieferketten, der Chip-

mangel. Neuwagen hatten teils extrem lange Lieferzeiten. Das alles trieb die Nachfrage nach Gebrauchten in die Höhe. Heute befinden wir uns in einer anderen Situation. Neue Autos sind wieder schnell verfügbar, und die Nachfrage nach Gebrauchten ist etwas gesunken. Das wirkt sich natürlich auch auf die Preise aus.

Gebrauchte Fahrzeuge werden also wieder günstiger?

Diese Tendenz kann man quer durch alle Segmente beobachten. Auf der anderen Seite gibt es immer gesuchte

Fahrzeugtypen oder Modelle, die stabile Preise erzielen. Sportwagen oder Cabrios etwa haben weiterhin ihre Fans, obwohl – oder eben weil – es immer weniger Modelle auf dem Markt gibt. Mercedes beispielsweise hatte noch vor wenigen Jahren sechs offene Baureihen im Neufahrzeugprogramm, heute sind es nur noch zwei. Gut gepflegte Cabrios oder Sportwagen sind jedoch weiterhin gesucht und haben somit ihren Preis.

Gilt das auch für Kleinwagen? Letztes Jahr stellte Ford den Fiesta

und Kia den Rio ein. Auch VW Up, Smart Fortwo, Citroën C1 und Toyota Aygo gibt es nicht mehr, zudem läuft demnächst der Fiat 500 aus.

Da haben Sie völlig recht, auch hier wirkt sich die Ausdünnung auf die Gebrauchtpreise aus. Die legislativen Anforderungen an Sicherheitstechnik, Fahrassistenten und Emissionen verteuern kleine Modelle so sehr, dass sie schwer zu verkaufen wären. Also wurden etliche Baureihen eingestellt. Viele Menschen können sich aber keinen Neuwagen leisten, oder sie wollen kein größeres Auto, weil sie nur im Nahbereich fahren. Die suchen jetzt auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach kleinen Fahrzeugen, was deren Preise stabil halten dürfte.

Hat Sie das Tempo des Wandels auf dem Gebrauchtwagenmarkt überrascht?

Nicht wirklich. Immer wenn neue Autos gut verfügbar sind, entspannt sich auch die Situation auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Mich überrascht eher, dass die Fahrzeughersteller so schnell wieder in ihre alten Muster zurückfallen und nicht aus der Coronazeit gelernt haben.

Wie meinen Sie das?

Wir stehen jetzt wieder an dem Punkt, wo wir 2019 waren. Kaum hat die Fahrzeugindustrie die Chipkrise überstanden und die Lieferketten geschlossen, produziert der Handel wieder jede Menge Tageszulassungen und flutet den Markt mit sechs bis zwölf Monate jungen Gebrauchten.

Welche Folgen hat das?

Käufer können sich auf gute Zeiten einstellen. Wir kommen an einen Punkt, an dem es sowohl bei neuen Fahrzeugen als auch bei jungen Gebrauchten ein Überangebot gibt. Die Preise werden daher sinken, speziell die von jungen Gebrauchten.

Lohnt es sich möglicherweise, mit dem Gebrauchtkauf noch zu warten, weil bei Neuwagen-Rabatten das Ende der Fahnenstange längst nicht erreicht ist und Secondhand-Autos bald noch günstiger werden?

Auch hier ähnelt die Situation der von 2019 oder zuvor. Hersteller subventionieren Neuwagen mit günstigen Zinsen, die heute weit unter dem aktuellen Leitzins liegen. Neue Autos sind oft schon mit 3,9 Prozent finanzierbar, selbst Null-Prozent-Finanzierungen gibt es wieder. Bei solchen Angeboten werden sogar Kaufinteressenten schwach, die eigentlich einen

Gebrauchtwagen suchen. Oder anders gesagt: Diese günstigen Finanzierungsofferten drücken aufs Preisniveau junger Gebrauchter.

Gilt das für Finanzierung und Leasing gleichermaßen?

Ja. Mittlerweile tauchen sogar Angebote mit einem Leasingfaktor unter 1,0 auf. Der Wert gibt das prozentuale Verhältnis der monatlichen Leasingrate zum Leasingwert an. Er sagt also, wie viel Auto der Kunde für sein Geld bekommt. Aktuell bieten Händler schon Verträge mit Faktor 0,6 und niedriger an. Die sind natürlich vom Preis her schon sehr attraktiv.

Kann somit bei kleinen Fahrzeugen ein Neuwagen attraktiver als ein gebrauchtes Auto sein?

Zumindest bei Finanzierungen. Ein mit null Zinsen finanzierter 13 000 Euro teurer Kleinwagen verlockt eher zum Kauf als der 10 000 Euro teure Gebrauchte, der mit neun Prozent bei der Bank finanziert werden muss.

Auf der anderen Seite steigen aber die Preise von Neuwagen.

Genau. Auch das wirkt sich auf die Preise von Gebrauchten aus. Nicht prozentual, aber effektiv.

Können Sie das konkretisieren?

Mal angenommen, Sie bekommen 30 Prozent Nachlass auf ein sechs Monate altes Auto, was nicht ungewöhnlich ist. Heute können Sie aber nicht wie vor drei Jahren vom Neupreis in Höhe von 65 000 Euro ausgehen, denn der liegt nun bei 75 000 Euro. Effektiv ist der Gebrauchte also teurer geworden, Sie zahlen absolut gesehen einen höheren Preis.

Hat die Kaufzurückhaltung bei Neuwagen auch einen nennenswerten Einfluss auf die Verfügbarkeit von Gebrauchten, weil Autos länger gefahren werden und vorerst nicht auf den Gebrauchtwagenmarkt kommen?

In einigen Segmenten könnte das zu spüren sein. Laut Kraftfahrt-Bundesamt war der durchschnittliche Gebrauchtwagen in Deutschland im vergangenen Jahr 10,3 Jahre alt, Tendenz steigend. Angesichts ihrer unsicheren wirtschaftlichen Situation, von Inflation und steigenden Zinsen können oder wollen sich weniger Menschen ein neues Auto leisten.

Mittlerweile kommen mehr gebrauchte Elektroautos der zweiten, technisch deutlich verbesserten

„Wir stehen wieder da, wo wir 2019 waren, Subventionen für Neuwagen drücken aufs Preisniveau junger Gebrauchter“

Generation mit größerer Reichweite auf den Markt. Wegen der hohen Nachlässe für neue E-Autos müssen die billiger angeboten werden als noch vor Jahresfrist. Sehen Sie nunmehr ein gesteigertes Interesse der Gebrauchtkaufers an solchen BEV?

Überhaupt nicht. Das liegt aber auch an den teilweise überzogenen Preisen, die manche Händler oder private Verkäufer verlangen. Sie scheinen zu vergessen, dass sie für ihre Fahrzeuge von Staat und Hersteller eine Umweltprämie bekommen haben. Wenn ein Auto in einem Jahr 30 Prozent an Wert verliert, muss man als Basis eben den Preis nach Abzug der Prämie und nicht den ursprünglichen Neupreis nehmen. Dann werden auch gebrauchte Elektroautos attraktiver. Aber Hersteller und Handel haben hier auch andere Fehler gemacht.

Worauf zielt Ihre Kritik?

Auf die extrem günstigen Leasingraten, mit denen der Handel Elektroautos in den Markt gedrückt hat. Da wurde die Umweltprämie verrechnet und nur ein paar Euro draufgeschlagen. Heraus kamen Monatsraten von 69 oder 99 Euro. Das hat die Kunden zwar gefreut, aber diese Kalkulationen basierten nicht auf realistischen Restwerten. Das fällt den Herstellern jetzt auf die Füße. Wenn Händler die Autos nun zurückbekommen, können sie die nur mit Verlust verkaufen. Auch hier gilt: Während der Coronazeit wurden im Fahrzeughandel teilweise wahnsinnige Entscheidungen getroffen. Selbst produziertes Elend also auch an dieser Front. Jedenfalls werden Secondhand-Stromer aus meiner Sicht mittelfristig günstiger. Zumal die Hersteller in großem Stil Elektroautos auf die Straßen bringen müssen. Sollten sie die EU-Flottengrenzwerte nicht schaffen, drohen hohe Strafzahlungen. Auch hier schließt sich der Kreis: Viele günstigere Neuwagen haben sinkende Preise bei gebrauchten BEV zur Folge.

Und wie stehen die Chancen, bezahlbare gebrauchte Plug-in-Hybride zu finden? Der Handel beobachtet derzeit eine anziehende Nachfrage nach Hybridautos, aber wird die auch von Dauer sein?

Die ersten Plug-in-Modelle mit geringer elektrischer Reichweite waren ja eigentlich nur wegen der Umweltprämie interessant. Denn ihr Verbrauch steigt überproportional, sobald der Akku leer gefahren ist. Solche Modelle sind auf dem Gebrauchtwagenmarkt we-

VITA

MICHAEL TZIATZIOS

Automobilkaufmann

Geboren 1969 in Hamburg

1989 bis 2009

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

Seit 2009

Leiter Gebrauchtwagen-Management, DEKRA Automobil GmbH



nig gefragt und stehen wie Blei. Ich kenne Händler, die ihre gebrauchten PHEV mit Verlust verkauft haben, nur um sie vom Hof zu bekommen. Wie sich der Markt für die jüngste Generation entwickelt, muss man abwarten. Die neuen Hybridfahrzeuge, die demnächst auf den Markt kommen oder bereits verkauft werden, haben viel größere Batterien, schaffen 100 und mehr Kilometer rein elektrisch. Manche können ihre Akkus unterwegs sogar am Schnelllader in 30 Minuten wieder füllen. Außerdem sind die Hybridsysteme mittlerweile ausgereifter und sparsamer, wenn man mit leerem Akku unterwegs ist. Das macht die Plug-in-Technik attraktiver, aber auch teurer.

Bei der Anschaffung gebrauchter Hybrid- oder Elektrofahrzeuge ist die entscheidende Frage, wie fit die Batterie noch ist. Wie schätzen Sie hier die Situation grundsätzlich ein, und was raten Sie Interessenten?

DEKRA bietet ja einen patentierten Batterie-Check an. Dabei wird in nur 15 Minuten die aktuelle Restkapazität ermittelt, und der Kunde sieht sofort, ob das System gesund ist. Wir haben bereits Tausende Autos getestet und bisher kaum negative Ausreißer entdeckt. Die Batterien sind im Allgemeinen wesentlich besser, als viele befürchten, sogar mit hohen Laufleistungen. Trotzdem gibt es natürlich Fahrzeuge, deren Batterien stärker gealtert sind. Zum Beispiel, weil sie oft am Schnelllader hängen. Deshalb würde ich persönlich nur ein Elektro- oder Hybridfahrzeug mit ausgewiesenem State of Health (SOH) beziehungsweise Gesundheitszustand kaufen. Mindestens 90 Prozent Restkapazität würde ich empfehlen.

Das deckt sich doch auch mit den Vorgaben der EU, oder?

Genau, die neue Euro-7-Abgasnorm ab Juli 2025 soll ebenso für Elektrofahrzeuge gelten. Neben Reifen- und Bremsabrieb soll auch festgelegt werden, dass eine Traktionsbatterie mindestens fünf Jahre oder 100 000 Kilometer halten und dann noch mindestens 80 Prozent Restkapazität haben muss. Die Garantien der Hersteller gehen schon heute darüber hinaus. Je besser die Konditionen, desto höhere Preise dürften sich mit einem gebrauchten E-Auto erzielen lassen.

Trotzdem scheinen sich gebrauchte E-Autos schlecht zu verkaufen?

Wie gesagt: Ohne die Prämie sind E-Autos vielen Kaufinteressenten zu teuer. Sie haben noch kein Vertrauen in die Elektromobilität, zumindest nicht auf breiter Front. Das spüren jetzt auch die Autovermieter. Die hatten sich teils riesige Elektroflotten angeschafft. Die Kunden wollen aber lieber Verbrenner mieten. Jetzt kommen die gebrauchten Stromer in großen Stückzahlen auf den Markt. Auch das drückt natürlich die Preise.

Gibt es auch Menschen, die wieder auf einen Verbrenner umsteigen?

Das bezeichne ich als ein Phänomen der Kaufreue. Manche Autokäufer wollten die Elektromobilität einfach mal ausprobieren. Nach zwei, drei Jahren stellen sie fest, dass sie mit ihrem Elektroauto doch nicht zu recht kommen. Oder dass der Strom an öffentlichen Ladesäulen immer teurer wird und sich das E-Auto für sie nicht rechnet. Oder dass die Technik so schnell voranschreitet und sie schon nach zwei Jahren das Gefühl haben, ein veraltetes Auto zu fahren.

Partikelzählung: Seit Juli 2023 gilt für Euro-6-Diesel ein neues Messverfahren bei der AU

„Beim Kauf eines gebrauchten Diesel mit Euro 6 sollte man zwingend auf eine aktuelle AU bestehen und Kurzstreckenautos meiden“

Wenn es vor allem um die Reichweite geht, sind Dieselmodelle nach wie vor nicht zu schlagen. Die sind daher als Gebrauchtwagen weiterhin sehr gefragt. Nun hören wir allerdings, dass seit Einführung der verschärften Messmethode bei der Abgasuntersuchung für Euro-6-Diesel im vergangenen Jahr deren Durchfallquoten ansteigen. Welche Erfahrungen hat die DEKRA im Hinblick darauf gemacht?

Die Abgasuntersuchung hat ja den Zweck, Fahrzeuge zu identifizieren, die in Sachen umwelt- und gesundheitsschädliche Emissionen nicht den Vorschriften entsprechen. Seit Juli 2023 wird bei Euro-6-Dieseln mit der Partikelzählung ein neues Messverfahren angewendet. Grund ist, dass die Partikel, die diese modernen Motoren ausstoßen, mit der früher üblichen Trübungsmessung nicht detektiert werden können, weil sie sehr klein sind. Trotzdem, oder gerade deswegen, sind sie sehr schädlich. Dass die Durchfallquoten ansteigen, war zu erwarten, weil jetzt mit dem neuen Verfahren eben die sogenannten Gross Polluters identifiziert werden. Also die Fahrzeuge, bei denen – aufgrund von Defekten oder Manipulationen – der Partikelausstoß viel zu hoch ist. Klar ist aber auch: Das betrifft bislang nur eine sehr kleine Minderheit der Euro-6-Diesel. In den drei Monaten von August bis Oktober 2023 lag deren Durchfallquote bei rund 3,5 Prozent – die meisten Partikelfilter erledigen also ihren Job. Und die geänderte AU erfüllt genau ihren Zweck, nämlich die zu finden, die es nicht tun.

Was raten Sie Käufern, die sich ein gebrauchtes Auto mit Euro-6-Diesel zulegen wollen?

Sie sollten zwingend auf eine aktuelle AU bestehen. Ich würde zudem keinen Diesel kaufen, der überwiegend auf Kurzstrecken unterwegs war. Denn der Partikelfilter ist zur regelmäßigen Regeneration auf Betriebstemperatur angewiesen, sonst setzt er sich mit der Zeit zu. Mit Blick auf die Emissionen ist das kein Problem, für den Motor früher oder später aber sehr wohl. Im Extremfall fährt das Auto irgendwann halt nicht mehr weiter. Bei Langstreckenfahrzeugen wird der Filter dagegen korrekt ausgebrannt und somit regelmäßig regeneriert.

Das Interview führte auto motor und sport-Redakteur Uli Holzwarth

Fotos: Thomas Küppers/DEKRA

DIE 8



GENERATION UND IHRE VORFAHREN



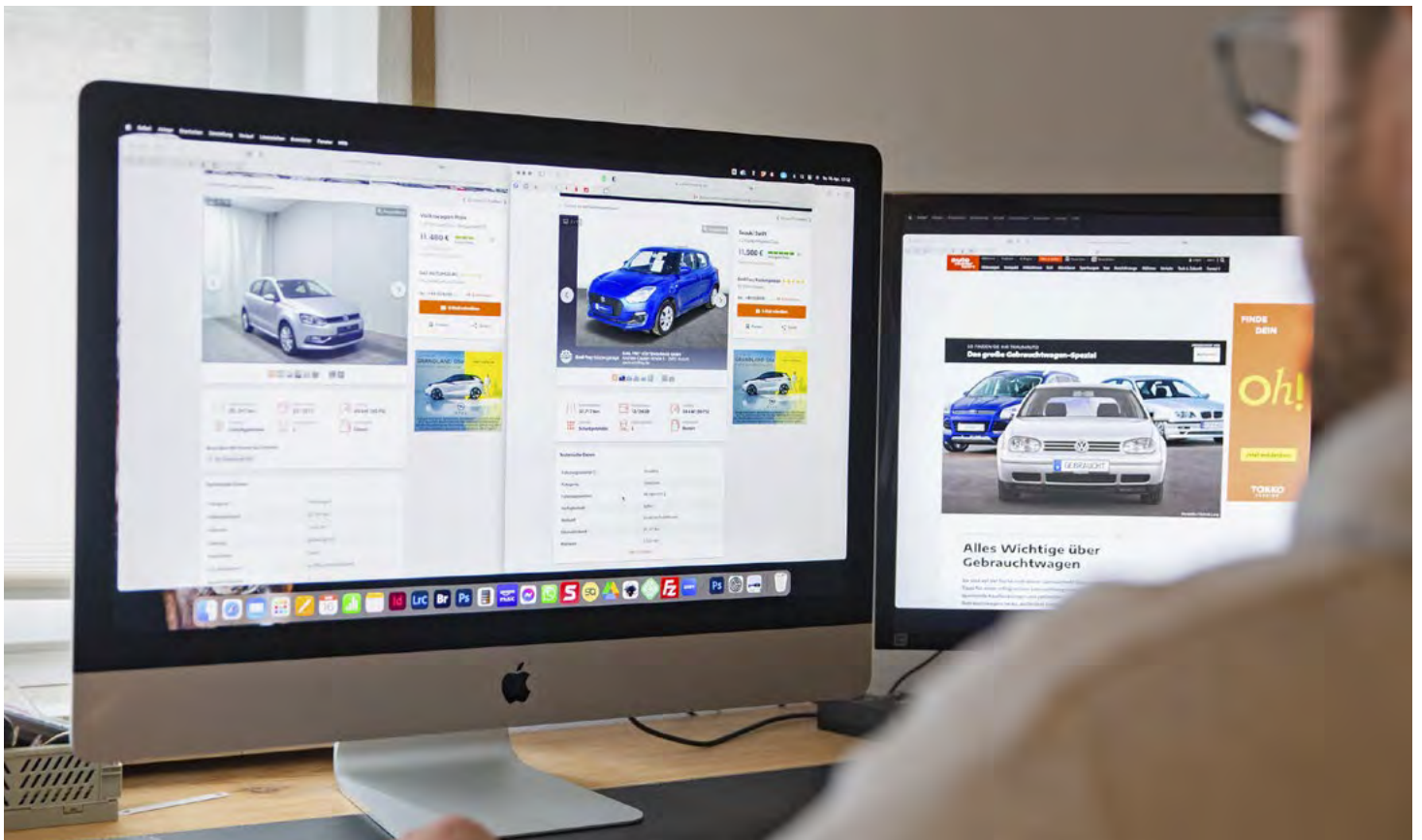
**FEIERN SIE 50 JAHRE VW GOLF
MIT UNSERER EXKLUSIVEN
auto motor und sport EDITION!**

Auf 164 Seiten nehmen wir Sie mit auf eine Reise durch fünf Jahrzehnte automobiler Exzellenz. Erleben Sie die Meilensteine, die den Golf zu einem der beliebtesten und meistverkauften Autos der Welt gemacht haben.

auto-motor-und-sport.de/edition
Telefonisch bestellen unter: +49 781 639-6659

IM HANDEL
ODER
ONLINE





Nägel mit Köpfchen machen

Beim Kauf eines Gebrauchtwagens sind oft rasche Entscheidungen gefragt. Mit der richtigen Vorbereitung erspart man sich viel Ärger – und eine Menge Geld.

Ein feines Essen, eine gute Flasche Wein, vielleicht eine Langspielplatte oder sogar eine schöne Uhr: Vieles gönnt man sich im Alltag spontan – als kleine Belohnung oder einfach aus einer Laune heraus.

Wenn es um Gebrauchtwagen geht, sind Spontankäufe allerdings keine gute Idee. Schon gar nicht in der am stärksten nachgefragten Preiskategorie bis 10.000 Euro. Denn bei diesen noch bezahlbaren Secondhand-Offerten sind ein fortgeschrittenes Alter und höhere Laufleistungen die Regel und Gebrauchtwagen Garantien eher die Ausnahme.

Schon so mancher musste im Nachhinein seine schnelle Kaufentscheidung bitter bereuen. So etwa, wenn sich der übereilte Lustkauf als Blender entpuppte, der viel Ärger und noch mehr Reparaturkosten verursachte. Ein Risiko, das sich jedoch drastisch reduzieren lässt, indem man den Gebrauchtwagenkauf vernünftig vorbereitet und einem klar strukturierten Plan folgt.

Ehrliche Bedarfsanalyse

Der beginnt zunächst – wie beim seriösen Autohandel – mit einer Bedarfsanalyse. Was erwerbe ich vom

nächsten Gebrauchtwagen? Wie viel Platz, Leistung oder Komfort brauche ich? Kann ich mir Kauf und Unterhalt des Wunschautos leisten? Das sind die Fragen, die man sich ehrlich beantworten sollte, auch unter Berücksichtigung künftiger Umstände.

Ist zum Beispiel in absehbarer Zeit Nachwuchs geplant, macht es wenig Sinn, in einen zweisitzigen Roadster zu investieren, selbst wenn sich das Herz noch so danach sehnt. Andererseits: Handelt es sich dabei um ein gefragtes Exemplar mit hoher Wertstabilität, wäre so ein Frischluftspender als Zwischenlösung vielleicht



Zwei Kombis mit 130-/140-PS-Benziner, eine Versicherung (Allianz Direkt), aber unterschiedliche Typklassen: Als Zweitwagen eines 30-jährigen Familienvaters ohne verfügbaren Schadenfreiheitsrabatt kostet der Renault Mégane Grandtour von 2020 in unserem Versicherungsbeispiel pro Jahr deutlich mehr als ein gleich alter Seat Leon Sportstourer. Also auch auf die Typklassen achten!

● Haftpflicht ● Teilkasko ● Vollkasko

doch drin. Aber damit sind wir schon bei Punkt zwei unseres Planes.

Die Wahl des Gebrauchten

Hier geht es um die Auswahl der Modelle, sobald sich die Vorstellungen vom künftigen Gebrauchten konkretisiert haben. Dabei nicht verzetteln, sondern das Spektrum auf maximal drei bis fünf Modelle beschränken – egal ob es eine Business-Limousine oder ein Kleinwagen sein soll. Schließlich gilt es nun, alles in Erfahrung zu bringen, was man als Kaufinteressent über die infrage kommenden Gebrauchtwagen wissen sollte.

Der Recherche-Aufwand ist nicht zu verachten, insbesondere für weniger erfahrene Secondhand-Käufer, obwohl das Internet heute viele Informationen ganz einfach zugänglich macht. Doch die gilt es erst einmal zu filtern. Wichtigste Faktoren bei der Auswahl eines Gebrauchten sind dessen Zuverlässigkeit und Standfestigkeit. Also zuerst nach technischen Problembereichen (Internetforen, freie Werkstätten) und eventuellen Rückrufen fahnden (z. B. ADAC, Kraftfahrt-Bundesamt, EU-Schnell-

warnsystem „Safety Gate“). Eine gute Übersicht über die Stärken und Schwächen vieler Modelle liefern vor allem die detaillierten Gebrauchtbewertungen von auto motor und sport, die auch online zu finden sind (www.auto-motor-und-sport.de). Hier verraten wir alle wichtigen Details, wie eventuelle Risiken bei Zahnriemen, Steuerkette und weiteren immer wieder aufflammenden Krisenherden.

Zu den Auswahl-Kriterien sollten weiterhin die Erreichbarkeit des nächsten Vertragshändlers oder die Teileverfügbarkeit gehören, wobei man sich bei den zahlreichen Online-Anbietern gleich einen groben Überblick über das Preisniveau verschaffen kann. Auch reale Verbrauchswerte (Testberichte, Spritmonitor) sind hilfreich bei der Entscheidungsfindung. Und, was meist nicht beachtet wird, die Typklasseneinstufung für die Haftpflicht- und Kaskoversicherungen. Speziell bei Anfängern oder einem Zweitwagen ohne verfügbaren Schadenfreiheitsrabatt können die Unterschiede bei den Versicherungskosten zwischen einem günstig und einem teuer eingestuftem Modell



Gebrauchtwagen nicht nur im nahen Umfeld oder nur bei einem Händler suchen, selbst wenn dessen Angebot so groß ist wie hier

durchaus mehrere Hundert Euro im Jahr ausmachen (siehe links).

Die richtige Such-Strategie

Wer seinen Suchradius von vornherein begrenzt, vergibt viele Chancen. Daher bei der Suche nicht nur auf zwei Händler oder aufs regionale Umfeld beschränken, sondern die Möglichkeiten tatsächlich nutzen, die sich dank der Online-Plattformen (mobile.de, AutoScout24, eBay Kleinanzeigen, Autohero etc.) ergeben. Dabei bekommt man zugleich einen guten Überblick über das aktuelle Preisniveau. Mehr als zwei Vorbesitzer sollte der künftige Gebrauchtwagen möglichst nicht haben, sonst wird die Nachvollziehbarkeit der Fahrzeughistorie schwierig bis unmöglich. Wenig Sinn macht bei der gegenwärtig noch immer ziemlich angespannten Marktsituation das Beharren auf bestimmten Lackfarben oder Ausstattungsdetails. Wer in dieser Hinsicht flexibel ist, kommt definitiv schneller ans Ziel. Wirklich entscheidend sind vor allem Zustand und Wartungshistorie.

Erste Kontaktaufnahme

Diese Punkte klären Kaufinteressenten bereits beim ersten Kontakt mit dem Anbieter. Und dieser Kontakt sollte stets telefonisch erfolgen, egal ob es sich um einen Händler oder einen privaten Inserenten handelt. Nur so lassen sich Transparenz und Vertrauen herstellen, ohne die ein Gebrauchtkauf nicht zustande kommen kann. Reagiert ein Anbieter auf die Standardfragen nach Anzahl der Vorbesitzer, Raucher- oder Nichtraucherfahrzeug, eventuellen Vorschäden, Inspektionsnachweisen, nächster HU, anstehenden oder bereits erfolgten Reparaturen (Zahnriemen, Steuerkette, Getriebe) ausweichend oder nebulös, lohnt die Anfahrt zur Besichtigung meistens nicht. Wer nichts zu verbergen hat, antwortet offen und ehrlich, das sollte der Maßstab sein. Ebenso der Grundsatz, am Telefon keine Preisverhandlungen zu führen, ohne das Auto gesehen zu haben.

Besichtigung vor Ort

Ehrensache ist zudem, den vereinbarten Besichtigungstermin einzuhalten (oder rechtzeitig abzusagen). Der findet idealerweise bei Tageslicht und trockenen Bedingungen statt. Bei Dunkelheit oder Nässe sind Kratzer, Beulen oder Rost am Unterboden kaum zu erkennen. Eine zweite Per-



Eine Digitalkamera mit Blitzlicht ersetzt beim Unterboden-Check die Hebebühne. So lassen sich selbst versteckte Stellen erkunden



Poröse Bremsleitungen, rissige Staubmanschetten mit Fettaustritt, rostige Abschirmbleche am Auspuff: Mit der Kamera können auch Laien viele Problembereiche aufspüren und für Preisverhandlungen dokumentieren

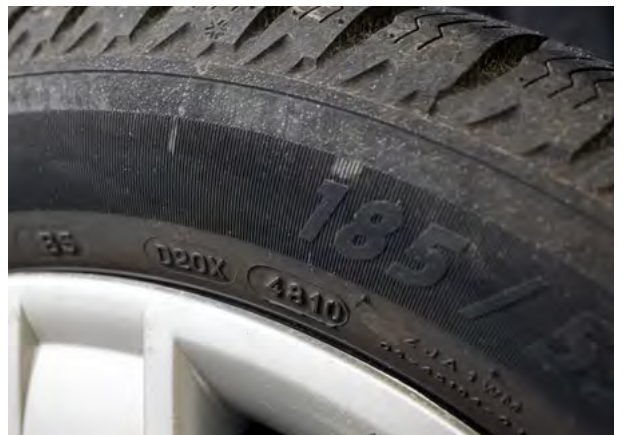
son ist beim Ortstermin ebenso hilfreich wie eine kleine Kamera, die den Unterboden-Check sehr erleichtert.

Zuvor gilt es noch zu klären, ob der Verkäufer tatsächlich Eigentümer des Autos ist und alle Fahrzeugpapiere sowie Schlüssel vorlegen kann – ein Nachschlüssel kostet bei moderneren Autos oftmals mehrere Hundert Euro! Ein Blick in die Bordmappe mit Bedienungsanleitung und – hoffentlich vollständig gestempelt – Serviceheft ist ebenfalls obligatorisch. Pluspunkte gibt es für zusätzlich vorhandene Werkstattrechnungen und HU-Berichte.

Dann geht es mit allen Sinnen zunächst ins Auto. Riecht es nach abgestandenem Rauch, Hund oder noch Strengerem? Passen die sichtbaren Abnutzungsspuren an Lenkrad, Pedalen oder Sitzen zum Kilometerstand? Spüren die tastenden Hände feuchte Stellen im Bodenteppich?

Alles okay? Prima, dann einmal rund ums Auto, zur Kontrolle von Lack, Blech und Kunststoff-Anbauteilen, bevor mit dem Technik-Check die Königsdisziplin jeder Gebrauchtwagen-Besichtigung folgt.

Hierbei bitte nicht drängen lassen und systematisch vorgehen, begin-



Die vierstellige DOT-Nummer im Oval verrät das Alter eines Reifens: Dieser hier wurde in der 48. Kalenderwoche 2010 gefertigt

nend mit dem Blick unter die Motorhaube. Orientieren Sie sich an der nebenstehenden Checkliste, sie umfasst alle wichtigen Prüfpunkte und ermöglicht so selbst technisch weniger versierten Kaufinteressenten das Aufspüren eventueller Mängel.

Kein Kauf ohne Probefahrt

Hat man am Ende hinter alle Prüfpunkte ein Häkchen gesetzt und dabei keine gravierenden Mängel entdeckt, bringt die abschließende Probefahrt endgültige Klarheit, wobei der Motor beim Start kalt sein sollte.

Dabei ebenfalls nicht hetzen lassen, eine Runde um den Block ist wenig aussagekräftig. Zehn bis 15 Kilometer sollten es mindestens sein, die idealerweise auch über Landstraßen bei höherem Tempo führen. Nur so lassen sich mögliche Mängel an Antrieb, Lenkung, Fahrwerk oder Bremsen wirklich aufspüren.

Ein Kaufvertrag ist Pflicht

Festgestellte Macken oder anstehende kostspieligere Investitionen (z. B. neue Reifen, fälliger Zahnriemenwechsel) werden bei den Preisverhandlungen natürlich berücksichtigt. Herrscht nun Einigkeit? Bestens, dann geht es ans Kleingedruckte im Kaufvertrag, wo alle relevanten Fakten schriftlich festgehalten werden.

Auto und Bauchgefühl sind gut, Sie wollen aber trotzdem noch eine Nacht drüber schlafen? Lieber nicht. Machen Sie gleich Nägel mit Köpfen. Wer bis hierhin unserem strukturierten Plan gefolgt ist, darf an diesem Punkt nun wirklich spontan sein.

Text: Uli Holzwarth, Andreas Jüngling
Fotos: Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Uli Holzwarth, Andreas Jüngling, Sven Krieger

Checkliste für die Besichtigung eines Gebrauchtwagens

Vor jeder Besichtigung klären:	geprüft:		geprüft:	
Ist der Verkäufer auch Eigentümer des angebotenen Fahrzeugs? Bei Zweifel Vollmacht und Ausweis zeigen lassen!	<input type="checkbox"/>		Hinweise im Motorraum auf Zahnriemenwechsel, Inspektion und Bremsflüssigkeitswechsel (Aufkleber, Zettel) zu finden?	<input type="checkbox"/>
Alle Papiere vorhanden? Dazu zählen Original-Fahrzeugbrief und -schein sowie die EU-Konformitätsbescheinigung (COC)	<input type="checkbox"/>		Bremsflüssigkeit: Füllmenge auf Maximalstand? Dunkle Verfärbung ist ein Hinweis auf Überalterung	<input type="checkbox"/>
Entspricht Anzahl der Vorbesitzer in Fahrzeugbrief/Zulassungsbescheinigung Teil II den Angaben im Inserat?	<input type="checkbox"/>		Marderschäden: Kontrolle von allen Schläuchen, Leitungen und Dämmstoffen im Sichtbereich	<input type="checkbox"/>
Bedienungsanleitung, vollständig gestempeltes Serviceheft und alle ab Werk mitgelieferten Schlüssel vorhanden?	<input type="checkbox"/>		Checkpunkte Unterboden mit Kamera/Smartphone	
Nächste Hauptuntersuchung/AU fällig in Monaten	<input type="checkbox"/>		Vorderer Bereich: Ölverlust an Motor oder Getriebe erkennbar?	<input type="checkbox"/>
Achtung bei optionalen Größen des Kraftstofftanks: Entspricht Fassungsvermögen den eigenen Bedürfnissen? Hier: Liter	<input type="checkbox"/>		Korrosion an Vorderachskomponenten, Hilfsrahmen, Stoßdämpfern (rostige Federteller/Federbruch)?	<input type="checkbox"/>
Checkpunkte Innenraum			Bremsen vorn: Tragbild der Bremsscheiben (Rost, Riefen), Zustand von Bremsschläuchen und -sätteln?	<input type="checkbox"/>
Gesamteindruck des Interieurs: Pflegezustand, Abnutzung, Raucherauto? Ist der Dachhimmel ohne Beschädigungen?	<input type="checkbox"/>		Lenkung und Antriebswellen: Manschetten trocken und frei von Beschädigungen (Risse, Austritt von Fett)?	<input type="checkbox"/>
Passt der Gesamteindruck (Abnutzung an Lenkrad, Pedalen, Schalthebel und Sitzen) zur angegebenen Laufleistung?	<input type="checkbox"/>		Fahrzeugmitte: Zustand von Abgasanlage und Katalysator (Rost, defekte Aufhängungen, kaputte Abschirmbleche)	<input type="checkbox"/>
Teppichboden abtasten: Gibt es Spuren von Wassereintritten? Kofferraum (Reserveradmulde!) ebenfalls absolut trocken?	<input type="checkbox"/>		Unterboden: Spuren von harten Aufsetzern (Schweller, Längsträger) oder beschädigte Wagenheberaufnahmen erkennbar?	<input type="checkbox"/>
Alle elektrischen Funktionen testen, insbesondere Infotainment, Klimaanlage, Luftverteilung, Fensterheber, Zentralverriegelung	<input type="checkbox"/>		Unterboden: Rost an Blechkanten oder Schweller? Partiiell frischer Unterbodenschutz zu sehen (eventuell Rost darunter)?	<input type="checkbox"/>
Checkpunkte Exterieur			Zustand von Tank mitsamt Halterungen sowie den am Unterboden verlaufenden Brems- und Spritleitungen mit Halteclips	<input type="checkbox"/>
Karosserie: Beschädigungen im Blech (Kratzer, Beulen, Rost) oder an Kunststoff-Anbauten erkennbar?	<input type="checkbox"/>		Bereich der Hinterachse: Rost an Radaufhängungen, Achsaufnahmen, Radläufen oder Schwellerenden erkennbar?	<input type="checkbox"/>
Zustand der Dichtungen: Sind sie beschädigt (Einstieg der Türen), ausgehärtet (UV-Licht) oder geschrumpft (Fensterschächte)?	<input type="checkbox"/>		Zustand von Endschalldämpfer(n) und Zulauf zum Tank ab dem Bereich des Einfüllstutzens prüfen	<input type="checkbox"/>
Frontscheibe: frei von Steinschlägen, Kratzern, Rissen oder partiellen Vergilbungen? Funktion der Heckscheibenheizung?	<input type="checkbox"/>		Checkpunkte bei der Probefahrt	
Scheibenwischer: Funktion aller Stufen, Verschleiß der Wischblätter? Funktion von Wischwasserpumpe und -düsen?	<input type="checkbox"/>		Erlöschen alle Kontrolllampen unmittelbar nach dem Start? Leuchten Kontrolllampen während der Fahrt auf?	<input type="checkbox"/>
Beleuchtungseinrichtung: Funktionieren alle Leuchtmittel? Beschädigte Lampengehäuse oder vergilbte Frontscheinwerfer?	<input type="checkbox"/>		Funktion von Kupplung (Druckpunkt, Rufen, Schleifen) und Schaltgetriebe (präzise, leichtgängig?) prüfen	<input type="checkbox"/>
Schiebedach, sofern vorhanden: glattflächig eingepasst? Leichtgängige Funktion? Dichtung ohne Beschädigung?	<input type="checkbox"/>		Bei Automatik-/Doppelkupplungsgetriebe: Schaltverhalten weich und spontan oder eher ruckelnd und zögerlich?	<input type="checkbox"/>
Bereifung: Erkennbare Schäden, Überalterung (DOT)? Ersatzrad okay? Felgen ebenfalls ohne Beschädigungen?	<input type="checkbox"/>		Läuft der Motor sauber rund mit ruckfreier Leistungsabgabe über den gesamten Drehzahlbereich? (Gang ausdrehen)	<input type="checkbox"/>
Checkpunkte Motorraum			Wird die Betriebstemperatur erreicht und auch gehalten?	<input type="checkbox"/>
Kalter Motor: Eventuelles Klappern von Hydrostößeln oder der Steuerkette muss nach dem Kaltstart umgehend verschwinden!	<input type="checkbox"/>		Lenkung: Arbeitet sie von Anschlag zu Anschlag gleichförmig und frei von Knack- oder Schleifgeräuschen?	<input type="checkbox"/>
Spuren von Öl- (Motor/Getriebe/Servolenkung) oder Wasseraustritt (Antrieb/Kühler/Schläuche) erkennbar?	<input type="checkbox"/>		Spureneinstellung: Ist der Geradeauslauf tadellos, oder zieht das Auto bei gerade stehendem Lenkrad in eine Richtung?	<input type="checkbox"/>
Check des Ölstands vor einer Probefahrt: Füllmenge okay? Bei Benzin- oder Dieselgeruch: Indiz auf Ölverdünnung!	<input type="checkbox"/>		Sind auf holprigen Strecken auffällige Fahrwerksgeräusche (Poltern, Knarzen, Quietschen) zu hören?	<input type="checkbox"/>
Heller Schaum am Öleinfülldeckel? Ursache: entweder viel Kurzstreckenbetrieb oder eventuell defekte Zylinderkopfdichtung	<input type="checkbox"/>		Bremsen: Bremsscheiben ohne Verzug (spürbares Rubbeln)? Funktioniert das ABS (Bremsen bis in den Regelbereich)?	<input type="checkbox"/>
			Nach Probefahrt abschließender Blick unter die Motorhaube: Öl- oder Wasseraustritt, Stand im Kühlwasserausgleichsbehälter?	<input type="checkbox"/>

Darauf ist beim Cabrio zu achten

So klappt's sorgenfrei: Gründlich gecheckt sind Stoffdach-Cabrios problemlos.

Zu oft wird Stoffdächern mit Skepsis begegnet. Offenbar sind es Winterfestigkeit, Pflegebedarf und möglicher Verschleiß, der viele abschreckt. Tatsächlich sorgen moderne Textildächer kaum noch für Probleme. Sie sind auch bei Schnee gemächlich, dicht und dabei dicker gefüttert als jedes Blechdach, vertragen selbst Autowaschanlagen klaglos und halten viele Jahre.

Übermäßige Windgeräusche bei geschlossenem Dach sind heutzuta-

ge kaum noch ein Thema. Wichtig ist aber ein prüfender Blick auf den einwandfreien Zustand des Stoffverdecks. Ist es frei von groben Verschmutzungen und klappt es mechanisch einwandfrei auf und zu, sind auch keine Schäden am ohnehin robusten Stoff zu befürchten.

Prüfen Sie nicht nur das geschlossene Dach auf Druck- und Scheuerstellen, sondern beobachten Sie, ob alles sauber gefaltet wird. Sind die Wasserabläufe des Verdeckkastens

frei von Schmutz und Laub? Durchgegossenes sauberes Wasser muss ungehindert am Wagenboden austreten. Hier unten zeigen sich oft auch verstärkte Schweller oder andere Cabrio-Versteifungen. Sind sie frei von Aufsetzer-Schäden?

Vorsicht ist bei heftigen Tieferlegungen geboten, denn zu viel Härte klopft die Karosserie weich.

Text: Andreas Jüngling
Fotos: Caroline Jüngling



1 Mit Windschott lässt's sich auch bei Kälte freudig offen fahren. Ist das empfindliche Gewebe in Ordnung? **2** Sieht beim Blick aufs gefaltete Dach alles gleichmäßig aus? Zeigt sich Schmutz im Verdeckkasten? **3** Gestänge, Spannseile, Mikroschalter und der Bezug selbst müssen sauber zusammenarbeiten. Unterbrechen Sie den Öffnungsvorgang und werfen Sie einen Blick darauf. **4** Unter der Stoffhaut liegt eine dicke, wasserdichte Gummischicht. Winterbetrieb? Kinderspiel! **5** Fast alle Cabrios haben heute gläserne Heckscheiben. Auch hier kann Schmutz, wie etwa Vogelkot, am Stoff scheuern. **6** Mit voller Innenverkleidung wirken moderne Cabrios geschlossen wie aus einem Guss. **7** Die Wasserabläufe liegen meistens in der Nähe der Schwellerenden. Hier muss alles sauber sein

Eine Aktion von

AUTO STRASSENVERKEHR **BikeX** CARAVANING
karl MC/VE MOTORRAD **mountain BIKE**

auto motor sport

eurotransport.de **FERNFAHRER** **firmenauto** Mobilität & Management
pro mobil **ROADBIKE** **trans aktuell**



PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND
UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.



Mobilität der Zukunft

NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative

DAIMLER TRUCK



HUK-COBURG

Aus Tradition günstig



VREDESTEIN
TYRES





Das erste Auto

– aber sicher!

Schick und erschwinglich soll es sein, die Farbe muss passen – das zählt bei der Wahl des ersten Autos. Die Sicherheit spielt dagegen für viele kaum eine Rolle. Wir verraten, worauf es ankommt, damit dieser Aspekt selbst bei begrenztem Budget nicht zu kurz kommt.

Die Baby-Boomer werden sich erinnern: Wer Anfang der 1980er-Jahre auf der Suche nach dem ersten Auto für kleines Geld war, der orientierte sich vor allem an der HU-Plakette. Nicht nur, weil sie die Funktionsfähigkeit der wichtigsten Komponenten garantierte, sondern auch, weil sie als behördliches Mindesthaltbarkeitsdatum

Auskunft über die voraussichtliche Restnutzungsdauer eines Autos gab – und deshalb großen Einfluss auf den Kaufpreis hatte.

Sicherheit? Danach fragte keiner, der gerade den Führerschein in der Tasche, aber kaum was auf der hohen Kante hatte. Denn das, was man sich als fahrbaren Untersatz leisten konnte, stammte meist noch aus Zeiten des höchsten Blutzolls auf Deutschlands Straßen, mit 21332 Verkehrstoten im Jahr 1970 als traurigem Allzeit-Höhepunkt. Stabile Fahrgastzellen, ABS, ESP oder Airbags gab es nicht. Umso wichtiger war ein vernünftiger Zentralrechner, der jedoch nicht im Armaturenbrett, sondern hinterm Steuer saß – und die beste aller Assistenzen daneben, oft mit der Straßenkarte auf dem Schoß.

Nein, früher war nicht alles besser, wie der kurze, an dieser Stelle aber nötige Rückblick zeigt. Denn auch wir beschäftigen uns im Folgenden

mit typischen Einsteiger-Gebrauchtwagen zu Preisen zwischen 4000 und 10000 Euro, die meist älter als zehn Jahre sind. Mit dem Unterschied, dass sie in Sachen Sicherheit noch immer eine ganz passable Figur machen – sofern man bei der Auswahl auf die wichtigsten Punkte achtet.

Schutzraum für Insassen

Das entscheidende Kriterium für die passive Sicherheit von Autos ist eine stabile Fahrgastzelle, die im Falle eines Unfalls nicht kollabiert, sondern den Insassen mit ihrer steifen Struktur und mit definierten Knautschzonen ausreichend Überlebensraum bietet. Das ist heute selbst bei Kleinwagen der Fall, wie die zahlreichen Fünf-Sterne-Bewertungen bei den Euro-NCAP-Crashtests beweisen. Die guten Noten verdanken sie allerdings nicht mehr nur den unnachgiebigen Fahrgastzellen mit den darauf abgestimmten Rückhaltesystemen, son-



Sinnvolle Extras

Eine Klimaanlage sollte nicht fehlen. Im Sommer erhält sie die Konzentration, bei herbstlichem Schmuddelwetter sorgt sie für beschlagfreie Scheiben

dern auch ihren modernen Assistenzsystemen. Sie fließen heute stark in die NCAP-Noten ein – nach dem Motto: Der beste Unfall ist derjenige, der erst gar nicht passiert.

Auf solche Assistenzen müssen Käufer älterer Gebrauchtwagen zwar verzichten, nicht aber auf Autos mit einem guten passiven Insassenschutz. Denn eine stabile Karosseriestruktur verliert auch nach Jahren nichts von ihren Eigenschaften, sofern sich der Rost nicht durchs Blech gefressen hat – was bei den meisten Autos ab Mitte der 2000er-Jahre nicht mehr der Fall ist, wenn sie ein Mindestmaß an Pflege erhalten haben.

Es macht also wenig Sinn, sich ausschließlich an den Sterne-Bewertungen von Euro NCAP zu orientieren, zumal sich diese sowieso nur innerhalb bestimmter Jahrgänge vergleichen lassen. Außerdem haben die Aussagen zur Sicherheit lediglich im Rahmen der jeweiligen Testbedingungen Gültigkeit, die natürlich nicht alle Unfallszenarien im realen Verkehrsgeschehen abbilden können.

Trotzdem: Im Hinblick auf die Fahrzeugsicherheit gibt es keine besseren Vergleichsmöglichkeiten, die öffentlich zugänglich sind. Daher lohnt die Online-Suche im umfangreichen Archiv der europäischen Organisation (www.euroncap.com) auf jeden Fall, denn dort kann man sich (in englischer Sprache) im Detail über die Ergebnisse aller seit 1998 gecrashten Autos informieren.

Im Archiv findet man auch die Bewertung unseres Fotomodells, eines VW Golf der fünften Generation. Den gepflegten Kompakten von 2005 mit erst 41 000 Kilometern haben wir hier beispielhaft ausgewählt, weil er mit seinen 19 Jahren zu jenen weitverbreiteten Einsteigerautos zum erschwinglichen Preis gehört, die man sicherheitsbewussten Käufern

noch immer getrost empfehlen kann. Nicht nur wegen der Bestnoten, die der Golf im Jahr 2004 bei Euro NCAP dank seiner widerstandsfähigen Karosserie und der sauber darauf abgestimmten Rückhaltesysteme in Gestalt von Front-, Kopf- und Seitenairbags sowie Gurtstraffern einheimste. Sondern auch wegen dessen Anpassungsfähigkeit an die Statur von Fahrer oder Fahrerin.

Wer gut sitzt, der gut fährt

Tatsächlich ist es die tadellose Ergonomie, mit welcher der blaue Golf Leonie Meister und ihren Papa Edwin spontan begeistert. Trotz ihrer 1,86 Meter findet die 20-Jährige aufgrund der großzügigen Verstellmöglichkeiten von Sitz, Kopfstützen und Gurt die optimale Sitzposition hinter dem in Höhe und Weite justierbaren Lenkrad. Gut so, denn wer entspannt am Volant – natürlich mit Servo-Unterstützung – sitzt, ermüdet nicht so schnell, bleibt konzentrierter und fährt auf Dauer definitiv sicherer.

Okay, die Bedeutung einer schützenden Fahrgastzelle mit passend abgestimmten Rückhaltesystemen und die ergonomisch perfekte Sitzposition hatten wir nun – fehlt noch etwas, um das Thema „passive Sicherheit“ abzuschließen? Leonie nickt und zeigt auf die Mittelkonsole: „Eine Klimaanlage muss sein!“ Stimmt, angesichts der immer heißeren Sommer braucht man darüber nicht mehr zu diskutieren. Bei Temperaturen über 35 Grad, im letzten Sommer keine Seltenheit, avanciert der Kühlluftspender vom angenehmen Komfort-Feature zum echten Sicherheits-Plus, nicht nur für Fahranfänger.

Sicherer mit ESP & Co.

Das gilt natürlich erst recht für ABS und ESP, womit wir beim Stichwort „aktive Sicherheit“ angelangt wären.



Rückhaltesysteme



Vorbildlich: Wie beim VW Golf V hielten ab Mitte der 2000er-Jahre neben Front- und Seitenairbags auch Vorhang-Kopfairbags Einzug in die Kompaktklasse

Wichtigste Sicherheitseinrichtungen sind eine stabile Fahrgastzelle samt Rückhaltesystemen und das ESP

Während das Antiblockiersystem bereits Anfang der 1990er-Jahre auch in der Kompaktklasse Einzug hielt, wurde das elektronische Stabilitätsprogramm erst nach der Jahrtausendwende sukzessive zum Serienstandard im Markt der Massenautos. Der VW Golf V hatte den Schleuderschutz schon beim Start im Herbst 2003 serienmäßig an Bord, speziell die Kleinwagen mussten jedoch noch länger auf dieses unverzichtbare Assistenzsystem warten.

Re-Importe öfter ohne ESP

Mitunter war das ESP an bestimmte, in der Regel höhere Ausstattungslinien geknüpft, hier gilt es beim Gebrauchtwagenkauf also achtzugeben. Vorsicht auch bei sogenannten Re-Importen, denn bei unseren europäischen Nachbarn wurden viele Automodelle noch ohne ESP angeboten, die hierzulande längst damit ausgerüstet waren. Und davon kamen im Jahr 2009 wegen der Abwrackprämie überdurchschnittlich viele nach Deutschland, oft in der Basisvariante ohne ESP als besonders preisgünstiges Neuwagen-Schnäppchen.

Seit 1. November 2014 ist ESP in Europa Pflicht, ab da sind alle neu zugelassenen Pkw mit dem elektronischen Lebensretter ausgerüstet.



Ergonomie



Der kann seine Aufgabe allerdings nur dann optimal erfüllen, wenn auch der technische Zustand des Fahrzeugs in Ordnung ist.

Die Technik muss fit sein

Das gilt insbesondere für Bremsen, Stoßdämpfer und Reifen, wobei der Zustand Letzterer viel zu oft nur anhand der Profiltiefe beurteilt wird. Entscheidender für die Funktion ist jedoch das Alter der Gummis, erkennbar an der DOT-Nummer mit dem vierstelligen Produktionscode auf der Reifenflanke. Die ersten beiden Ziffern bezeichnen die Woche, die beiden letzten stehen für das Jahr.

Sehen Sie beim wenig gefahrenen Rentnerwagen beispielsweise die Kombination „0906“, wurde der Rei-

fen in der neunten Woche 2006 hergestellt. Damit ist er reif für den Schrott, egal wie gut das Profil noch aussehen mag. Gönnen Sie Ihrem Nachwuchs einen neuen Satz guter Markenreifen, hier gab es in den letzten 15 Jahren die größten Entwicklungssprünge. Schließlich sind es ja einzig die Reifen, die Kontakt zum Asphalt halten. Und der sollte doch bestmöglich sein, nicht wahr?

Sie sind noch immer nicht überzeugt oder schielen auf das No-Name-Billigangebot im Internet? Na, dann werden wir mal mit einem Rechenbeispiel konkreter. Und bremsen mit unserem Golf und neuen Schluffen aus 80 km/h auf einer nassen Landstraße bis zum Stillstand. Nach 35 Metern stehen wir direkt vor dem

Wer gut sitzt, fährt auf Dauer entspannter und konzentrierter. Wichtig sind daher möglichst großzügige Einstellmöglichkeiten von Lenkrad, Fahrersitz, Kopfstütze und Gurthöhe. Vor allem, wenn die Statur aus dem Normraster fällt

Hindernis, in das der Wagen mit den überalterten Reifen bei gleichem Ausgangstempo mit knapp 30 km/h Restgeschwindigkeit prallt, obwohl sein Bremsweg „nur“ fünf Meter länger ist. Die Folgen kann sich jeder selbst ausmalen. Also, bei der Sicherheit bitte nicht am falschen Ende sparen!

Empfehlenswertes Zubehör

Das sehen Sie auch so? Dann hätten wir noch zwei Tipps, die dem Nachwuchs sicher gut gefallen werden. Da wäre zum einen die Nachrüstung mit einem Infotainment-System aus dem Zubehör mit integrierter Freisprecheinrichtung, damit die gefährliche und strikt verbotene Daddelei auf dem Handy während der Fahrt endgültig ein Ende hat. Solche Nachrüstlösungen gibt es für viele ältere Gebrauchtwagen der Preisklasse bis 10000 Euro. Oft sogar als Plug-and-Play-Lösung im gleichen Design wie das Original, wobei sich die Preisspanne je nach Auto zwischen rund 300 und etwa 1000 Euro bewegt.

Mehr Licht bringt Sicherheit

■ Osram und Philips bieten für zahlreiche ältere Autos mit H4- oder H7-Scheinwerfern legale Nachrüstmöglichkeiten mit LED-Leuchtmitteln an, die aus herkömmlichen Reflexionsscheinwerfern ein viel helleres Licht und eine enorme Reichweitenverbesserung herauskitzeln. Je nach Auto-

modell und erforderlichem Einbaubehälter bewegen sich die Kosten für die LED-Nachrüstsätze zwischen 120 und 160 Euro. Der Einbau ist für geübte Schrauber kein Problem. Mehr Informationen und aktuelle Freigabelisten gibt es unter www.osram.de und www.philips.de.



Nachrüst-LED mit Kühlkörper (links) ersetzt hier H7-Lampe



Deutliche Unterschiede: H7-Lampe mit gelblichem Licht



Die LEDs erzeugen ein viel helleres und weißeres Licht



Präventiver Retter: Der Schleuderschutz ESP greift in Extremsituationen ein, bevor es zum Crash kommt



Trägerische Sicherheit

Deutlich günstiger kommt unsere zweite Nachrüst-Empfehlung, die auch das Sicherheitsinteresse aller Eltern ins rechte Licht rückt. Und zwar sprichwörtlich, denn mit dem Austausch der H4- oder H7-Halogenfunzeln gegen die zugelassenen LED-Leuchtmittel von Osram oder Philips bringen Sie für rund 140 Euro so viel mehr Licht ins Dunkel (siehe Kasten links unten), dass Ihre Zöglinge hell auf begeistert sein werden.

Logisch, denn mit dieser überschaubaren Investition hieven Sie die Scheinwerfer der Gebrauchtwagen auf den aktuellsten Stand der Lichttechnik. Die Freigabelisten dieser

Keine gute Idee: Leichtkraftfahrzeugen (hier ein ARI 802) fehlt es an wichtigen Schutzeinrichtungen. Mit fatalen Folgen beim Crash

Immer eine gute Idee: Ein Sicherheitstraining schult die Reaktionen in Extremsituationen

beiden Anbieter gehören aus unserer Sicht daher zur Pflichtlektüre aller Kaufinteressenten, für die bei der Auswahl des passenden Gebrauchtwagens gutes Sehen wichtiger ist als das Gesehenwerden. Wobei das eine das andere nicht ausschließen muss, denn die Zahl der Automodelle, die legal auf LED-Leuchtmittel umgerüstet werden können, wächst stetig, umfasst mittlerweile sogar viele Young- und Oldtimer.

Opas Auto als Alternative

Falls Ihr Gebrauchtwagen-Favorit noch nicht aufgeführt sein sollte, wissen Sie nun immerhin, worauf es

bei der aktiven und passiven Sicherheit ankommt – und wo man die hierfür benötigten Infos bekommt.

Zum Schluss noch ein Such-Tipp: Vergessen Sie dabei Opas Auto nicht! Klassische Stufenheck-Limousinen wie Audi A4 oder Mercedes C-Klasse stehen bei Anfängern zwar nicht oben auf der Wunschliste, sind aber ab Mitte der 2000er-Jahre dank umfangreicher Sicherheitsausstattung und nachvollziehbarer Wartungshistorie oft eine echte Empfehlung – insbesondere mit frischer HU-Plakette.

Text: Uli Holzwarth

Fotos: Dino Eisele, Uli Holzwarth (2)



Ein ESP braucht Grip, der alten Reifen oft fehlt. Die DOT-Nummer verrät das Alter. Nicht die Regel: klare Scheinwerfer wie hier

Technischer Zustand



Sicherheitstraining





Landwerkstatt:
Sven, Marlies
und Torsten
Bröcker haben
viele Kunden
aus der Stadt

Sparen bei Reparatur und Teilen

Hier sind die Preise im Keller

WERKSTATTPREISE

■ Jedes Jahr erfasst DEKRA den durchschnittlichen Reparatur-Stundensatz an rund 300 Orten. Im Bundesmittel liegt dieser für Mechanik bei rund 133 Euro. Am billigsten ist es in Cottbus, am teuersten in München.

117,50 €*

Cottbus

185,75 €*

München

* Mechanik, Durchschnitt; Quelle: DEKRA

Auf dem Land, in Gefängnis-Werkstätten oder im Ausland sind Reparaturen oft viel billiger. Auch bei Ersatzteilen lohnt es sich, Preise genau zu recherchieren.

Brunsbek-Kronshorst. Ein wenig sieht es in der Langeloher Straße aus, als würde halb Hamburg gerade einen Ausflug aufs Land machen. Autos mit HH-Nummernschildern quetschen sich an den Rand der schmalen Fahrbahn, nehmen einen Großteil vom Parkplatz der kleinen Werkstatt ein, die inmitten von Wiesen und Feldern liegt.

Doch die Ausflügler kommen nicht wegen eines ausgedehnten Spaziergangs, sie sind Reparatur-Touris-

ten. Die Werkstatt von Torsten, Sven und Marlies Bröcker ist bei den Großstädtern vor allem wegen vergleichsweise niedriger Stundensätze beliebt. Rund 89,90 Euro werden für Mechanik-Arbeiten fällig – in der Hansestadt ist es nach einer DEKRA-Erhebung mit 158,25 Euro im Schnitt fast doppelt so viel. „Wir kommen mit dem Stundensatz gut zurecht“, sagt Seniorchef Torsten Bröcker. Ein Grund für seine günstigen Preise ist vielleicht, dass er keine Angestellten

hat. Mit ihm schraubt Sohn Sven, Ehefrau und Mutter Marlies sitzt im Büro. Das spart Kosten.

Die Halle ist an diesem Morgen voll, alle Bühnen sind belegt. Mittlerweile kommen Kunden nicht mehr nur aus Hamburgs Speckgürtel, sondern zum Teil auch aus der Innenstadt. „Wir leben von der Mundpropaganda“, sagt der Seniorchef.

Der Wechsel von Kupplung und Zahnriemen (inklusive Wasserpumpe) bei einem Golf V 1.9 TDI mit 105

PS aus dem Baujahr 2007 würde in seinem Betrieb 2224 Euro kosten. Doch ist das wirklich so billig?

Mit der Reparaturkosten-Kalkulation auf dat.de lassen sich Preise vieler lokaler Werkstätten direkt vergleichen, die dort registriert sind. Ergebnis: Die Bröckers sind tatsächlich günstig, andere freie Betriebe in Hamburg und Umland verlangen im Rahmen unserer Stichprobe zwischen rund 2100 und 3100 Euro für die gleiche Reparatur. VW Automobile Hamburg macht ein Angebot über 2904,20 Euro. Der speziell für ältere Autos gedachte VW Economy Service bei der Firma Elbtor Mobile überrascht mit einem vergleichsweise niedrigen Kostenvoranschlag: 2178,65 Euro. Enthalten sind darin 20 Prozent Rabatt auf Wartung und Verschleißteile für Autos, die älter als sechs Jahre sind.

Reparatur in Tschechien

Aber ist es überhaupt sinnvoll, mindestens 2000 Euro in ein 16 Jahre altes Auto zu investieren, das vielleicht noch 4000 oder 5000 Euro wert ist? Wer das nicht möchte, muss – je nach Wohnort – eine etwas längere Tour auf sich nehmen. Etwa nach Varnsdorf in Tschechien, gleich hinter der Grenze zu Sachsen. Neben der verlassenen Elite-Strumpfhosenfabrik hat Robert Becvár vor einigen



AUSLAND Evelyn Zeidler holt ihren Skoda Fabia bei Monteur Martin Goldberg in Varnsdorf (Tschechien) ab



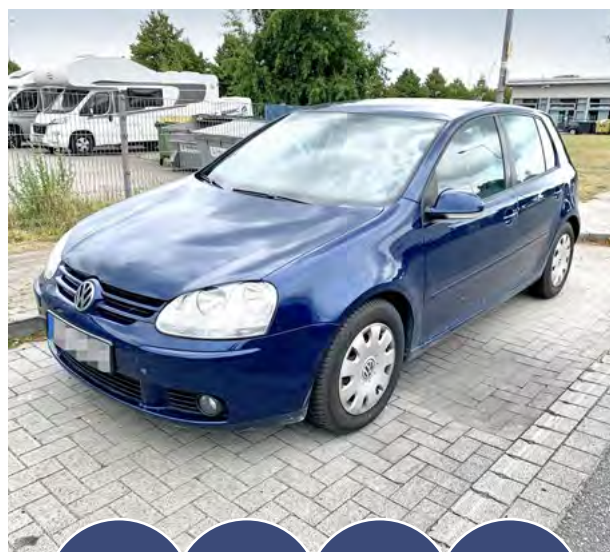
TSCHECHIEN Tomáš Vítek und Michal Pavelka vom Autoservis Robert Becvár in Varnsdorf

Jahren einen modernen Werkstatt- und Waschanlagen-Neubau hochgezogen. In der Halle stehen zwei Autos mit deutschen Kennzeichen, ein Fabia wird an diesem Nachmittag abgeholt.

Der Skoda gehört Evelyn Zeidler aus Sachsen, die sich vergangenes Jahr für 165 Euro einen neuen Fensterheber hat einbauen lassen. „Die Werkstatt hier arbeitet kompetent, zuverlässig und ist obendrein noch sehr preiswert“, sagt die Altenpflegerin im Ruhestand. Umgerechnet 28 Euro kostete hier 2023 die Mechanikerstunde – das waren 94 Euro weniger als der damals von DEKRA ermittelte Durchschnittspreis im nahen

Dresden. Kupplungs- und Zahnriementausch für den Beispiel-Golf waren ab 1130 Euro zu haben. Lässt man unter anderem noch Keilriemen und Getriebeöl wechseln, waren es 1505 Euro. Kfz-Meister Martin Goldberg spricht wie sein Chef Robert Becvár hervorragend Deutsch, die Firmen-Website ist zweisprachig. Goldberg schätzt, dass „15 bis 20 Prozent der Kunden aus Deutschland kommen“.

Manche Grenzgänger schauen nur kurz zur automatischen oder manuellen Wagenwäsche in der modernen Anlage vorbei, für die Becvár zwischen fünf und zehn Euro nimmt. Die Autowäsche lässt sich in einem



Tschechien ab ca.	Auf dem Land	VW Economy Service	VW Hamburg
1130 €	2150 €	2180 €	2900 €

AUSTAUSCH VON KUPPLUNG UND ZAHNRIEMEN auto motor und sport hat nachgefragt, was die beiden Standard-Reparaturen kosten (inkl. Wasserpumpe). Auf dem Reparaturkosten-Portal von DAT reicht die Spanne in und um Hamburg von 2600 bis 3100 Euro

Bei Spezialisten Reparaturkosten sparen

Motorschäden reparieren



„Die Instandsetzung eines defekten Motors kann etwa 30 Prozent preiswerter sein als ein neuer Originalmotor“
Joachim Meyer, Verband GMI

Getriebe-Instandsetzung



Rund 50 Prozent Ersparnis bietet Marco van der Louw (TRI Getriebe)

Elektronische Geräte: Reparatur statt Tausch



Bei C3 in Isenbüttel werden Elektronikbauteile instand gesetzt

Teilepreise im Vergleich: Unterschiede können riesig sein



Querlenker für Audi A3 (8L1): Meyle (o. l.) will billiger und besser sein als das Original (o. r.). Das Identteil (u. r.) entspricht dem Original. Unten links: Becker-Nachbau. Preise: kfzteile24, Audi, Stand Feb. 2024



Golf V (1K1): Hier ist der aufbereitete Klimakompressor (r.) teurer als das neue Identteil. Die Aufbereitung ist arbeitsintensiv. Preise: Stand Feb. 2024



Der Generator (Lichtmaschine) für den Golf V ist neu als Identteil baugleich mit dem Original. Bei kfzteile24 ist er im Februar 2024 aufbereitet billiger

„Privatkunden halten sich aktuell zurück. Aus unserer Sicht hat sich ein signifikanter Reparaturstau gebildet“

Markus Winter, kfzteile24-Chef

Quelle: kfzteile24.de

Warteraum gemütlich beim Cappuccino auf dem Bildschirm live verfolgen.

Auch der Autoservice Cížek in Budweis ist beliebt bei Deutschen und Österreichern. Sie zahlten hier vergangenes Jahr für mechanische Arbeiten 30 Euro pro Stunde, für Karosserie und Elektrik 36.

Bei fast 800 Euro Ersparnis kann sich der Trip ins Nachbarland also durchaus lohnen – eventuell verbunden mit einem Kurzurlaub.

Laut ADAC wird bei Auslandsreparaturen das dort geltende Recht angewendet. „Es besteht gegenüber der Werkstatt ein Anspruch auf kostenfreie Nachbesserung oder auf einen angemessenen Preisnachlass“, sagt Clubsprecher Alexander Schnaars mit Blick auf Tschechien. Auf neue Ersatz- oder Zubehörteile gebe es bei der Reparatur dort zwei Jahre Garantie. Kommt es zum Rechtsstreit, sind tschechische Gerichte zuständig.

Mit dem Auto ins Gefängnis

Eine Alternative zum Auslandstrip sind Gefängnis-Werkstätten, die sich in immer mehr Justizvollzugsanstalten (JVA) finden. Hinter Gittern sind Stundensätze um die 40 Euro üblich, besagte Golf-Reparatur (Zahnriemen, Kupplung) würde hier schätzungsweise um die 1600 Euro kosten (ausführlicher Bericht ab Seite 24).

Sparen lässt sich auch bei Spezialbetrieben. Die Firma C3 aus Isenbüttel in Niedersachsen etwa repariert Elektronik-Bauteile wie Steuergeräte, Kombi-Instrumente oder Navis, die Werkstätten im Kundenauftrag einschicken. Unter dem Mikroskop löten die Experten selbst Verbindungen, die dreimal dünner als ein Menschenhaar sind. Oder reparieren Displays. Etwa die Streifen im Bildschirm des Opel Astra K – ein häufiger Fehler. Neu würde die zentrale Anzeige für Navi und Radio 1372 Euro kosten – bei C3 sind es für die Instandsetzung 450 Euro.

Weiteres Beispiel: Ein in mehreren Peugeot-Modellen eingebautes Motorsteuergerät kostet neu rund 1200 Euro, die smarte C3-Reparatur nur 350. Firmenchef Oliver Cramm merkt deutlich, „dass Autobesitzer bei der Reparatur preisbewusster geworden sind, da häufig der Neupreis von Teilen im Verhältnis zum Fahrzeugalter nicht gerechtfertigt ist.“ Zudem hätten Ersatzteile oft lange Lieferzeiten, in denen das Auto stillstehe.

Bei Transmission Repair International (TRI) in Henstedt-Ulzburg kos-

Designschutz verhindert günstige Teilepreise

Motorhaube

Opel
546 €

Nachbau
285 €

Stoßfänger vorn

Opel
570 €

Nachbau
285,50 €

Kotflügel

Opel
224,50 €

Nachbau
126 €



tet eine Getriebereparatur im Schnitt nur die Hälfte dessen, was für einen Tausch des gesamten Bauteils beim Hersteller fällig wird, so Firmenchef Marco van der Louw. „Wir tauschen dabei auch mal ein intaktes Teil, wenn wir beim Reparieren eine Sollbruchstelle sehen, die den Kunden bald wieder zu uns führen würde.“

Motorinstandsetzungen nach der Fachnorm RAL-GZ 797 können laut Gütegemeinschaft der Motoreninstandsetzungsbetriebe (GMI) um rund 30 Prozent günstiger sein als ein Originalmotor.

Nagelneue Teile in ein altes Auto einzubauen, ergibt selten Sinn, ist zudem kaum nachhaltig. Den Gene-

rator für einen Golf V 1.4 16V gibt es daher auch als runderneuerter Gebrauchtteil. Auf kfzteile24.de kostet die sogenannte Lichtmaschine Mitte Februar aufgemöbelt 174,15 Euro, als Identteil von Valeo neu 370,93. Querlenker bietet kfzteile24 nur neu an, die Preisunterschiede sind riesig. Beispiel ist hier der Audi A3 (8L1): Die Eigenmarke Becker von kfzteile24 ist mit 33,08 Euro am billigsten, bei Audi sind es 251,33 Euro (Stand Februar 2024). Der Hersteller nennt als Preisgrund seine „verbindliche globale Versorgungspflicht“ sowie „Unterschiede in der Teilequalität“.

Dabei muss das Original nicht unbedingt besser als die Kopie sein.

Sichtbare Karosserieteile dürfen z. B. beim Astra J nur im Original verbaut werden. Nachbauten gibt es trotzdem

Teileproduzent Meyle hat den Anspruch, preiswerter zu sein und gleichzeitig die Erstausrüsterqualität noch zu übertreffen.

Bei sichtbaren Ersatzteilen ist es schwieriger: Sie unterliegen dem Designschutz. Werkstätten dürfen offiziell nur dann Motorhauben, Kotflügel, Scheinwerfer oder Stoßfänger als preiswerte Nachbauten montieren, wenn der Designschutz für das Automodell nach dem 1. Januar 2020 beansprucht und angemeldet wurde. Rechtlich gesehen betreten Werkstätten immer noch eine Grauzone, wenn sie in anderen Fällen Nachbauten einsetzen.

Ökologisch und sparsam

Aufbereitete Teile müssen nicht zwangsläufig billiger als Neuteile sein – aber sie werden in der Regel ressourcenschonender hergestellt. ZF ist heute einer der größten Anbieter von wiederaufbereiteten Ersatzteilen. Der Zulieferer bietet rund 5500 verschiedene Produkttypen (Teilenummern) an, die wieder gebrauchsfertig gemacht werden. Mehr als 1800 Mitarbeiter sind mit der Aufarbeitung für Autos, Nutzfahrzeuge und Anwendungen abseits öffentlicher Straßen beschäftigt. Beispiele für Second-Life-Teile sind Getriebe, Lenkungen, Achsen, Drehmomentwandler, Kupplungen oder Bremsättel.

Der Konzern schätzt für 2022, seine weltweiten CO₂-Emissionen mit der Aufarbeitung von Teilen im Vergleich zur Neuproduktion um 21 000 Tonnen reduziert und 34 Millionen Kilowattstunden eingespart zu haben.

„Der Schutz der Umwelt ist eines unserer wichtigsten Unternehmenseziele“, sagt Philippe Colpron, Leiter von ZF Aftermarket.

Text: Claudius Maintz

Fotos: Maintz, TRI/Krieger, GMI, Werk, ZF, Archiv



Sichtlich ergraut: So sieht ein Bremsattel nach seinem ersten Leben aus



Jungbrunnen: Die Aufbereitung ist aufwändig, schon aber Ressourcen



Glanzstück: Am Ende ist der bei ZF aufbereitete Bremsattel wieder voll einsatzfähig

Geld sparen mit Schadenrückkauf

Anstatt die Versicherung mit der Abwicklung eines Unfalls zu beauftragen, lohnt es sich häufig, den Schaden aus eigener Tasche zu bezahlen. Doch wann genau ist das ratsam, und was muss dabei beachtet werden?

Ein Malheur im Straßenverkehr passiert schnell – einmal unachtsam, und schon kracht es. Klassische Situation: Beim Ausparken wird ein anderes Auto beschädigt. Meist ist die Folge des Missgeschicks nur ein Bagatellschaden, den die Fahrzeugversicherung schnell aus der Welt schafft – denken viele in diesem Moment.

Doch Vorsicht: Für den Autofahrer, der den Unfall verursacht hat, kann es ein teures Nachspiel geben. Ganz gleich, wie hoch ein Schaden ausfällt, die Kfz-Versicherung stuft den Kunden nach der Abwicklung in eine schlechtere Versicherungsklasse ein – und die Rückstufung fällt in der Regel alles andere als gering aus.

Um wie viele Klassen nach einem Schaden zurückgestuft wird, variiert von Versicherer zu Versicherer. Zudem spielt auch die aktuelle Einstufung eine Rolle. In einer Modellrechnung des Vergleichsportals Verivox, bei der die Marktbeobachter die Tarife der zehn größten deutschen Autoversicherer auswerten, wird ein Skoda-Fahrer mit Schaden-

Man kann den Schaden von der Versicherung regulieren lassen und ihn innerhalb von sechs Monaten zurückkaufen

freiheitsklasse (SF) 18 im Jahr nach dem Unfall in der Haftpflichtversicherung im Durchschnitt um zehn, in der Vollkaskoversicherung um acht Klassen herabgestuft (siehe Kasten rechts).

Somit steigt der Versicherungsbeitrag in beiden Sparten deutlich. Die Haftpflicht-Prämie geht um durchschnittlich 41 Prozent in die Höhe, die Beiträge für die Vollkaskoversicherung klettern um 25 Prozent.

Wann selbst zahlen?

Gerade wenn es um kleine Schäden im Haftpflicht- oder Vollkaskobereich geht, also Beträge um die 1000 Euro, ist die Abwicklung über die

eigene Versicherung häufig nicht der beste Weg. Zum einen dauert es Jahre, bis der Autofahrer wieder zu seiner alten Einstufung zurückgekehrt ist. Zum anderen verliert er wichtige Rabatte. Unter dem Strich hat der Kunde der Gesellschaft dann mehr an Beitrag gezahlt, als der Schaden ursprünglich ausmachte. Hier lohnt es oft, die Reparaturkosten des Gegners aus eigener Tasche zu zahlen.

Doch manchmal ist der Schadenrückkauf auch bei weitaus höheren Reparaturkosten sinnvoll, wie die Verivox-Modellrechnung offenbart. So ist es für das Beispiel-Ehepaar ratsam, Vollkasko-Schäden an seinem Skoda Octavia bis zu 3408 Euro selbst



Modellrechnung: Schaden in der Kfz-Versicherung selbst tragen

Bis zu dieser Summe lohnt es sich, den Schaden selbst zu tragen

Nicht nur bei Bagatellschäden um die 1000 Euro lohnt der Schadenrückkauf

	Haftpflicht Ø der 10 größten Versicherer	Vollkasko Ø der 10 größten Versicherer
Fall 1: Skoda Octavia Ehepaar mit erwachsenen Kindern, SF-Klasse 18	2555 €	3408 €
Fall 2: BMW Dreier Alleinfahrer SF-Klasse 10	1795 €	2690 €

Modellrechnung: Schaden wird durch den Versicherer getragen

Einfluss auf die SF-Klasse und Versicherungsprämie nach Schadenregulierung durch Versicherer

Selbst bei kleinen Unfallschäden fällt die Rückstufung hoch aus

	Haftpflicht Mittlere Herabstufung der SF-Klasse	Haftpflicht Ø Prämiensteigerung im Folgejahr	Vollkasko Mittlere Herabstufung der SF-Klasse	Vollkasko Ø Prämiensteigerung im Folgejahr
Fall 1: Skoda Octavia Ehepaar mit erwachsenen Kindern, SF-Klasse 18	10 Klassen	41 %	8 Klassen	25 %
Fall 2: BMW Dreier Alleinfahrer SF-Klasse 10	7 Klassen	45 %	6 Klassen	24 %

Quelle: Verivox

zu zahlen und nicht über die Versicherung regulieren zu lassen. Haftpflichtschäden am Fahrzeug des Unfallgegners sollten die Versicherten bis zu einer Schadenssumme von 2555 Euro besser aus eigener Tasche begleichen.

Das sind hohe Summen, die aber nicht für jeden Autofahrer gelten. Zu viele Faktoren spielen an dieser Stelle eine Rolle. Bis zu welcher Grenze es angeraten ist, den Schaden der anderen Partei zu übernehmen, vermerken mittlerweile viele Kfz-Versicherer auf der Jahresrechnung. Falls nicht, sollte der Autofahrer den Betrag nach einem Unfall bei seiner Versicherung erfragen. Bei kleineren Schäden informieren viele Unternehmen von sich aus ihre Kunden.

Schutz gegen Rückstufung

Manchmal müssen sich Autofahrer über all diese Dinge überhaupt keine Gedanken machen. Denn wer mindestens 25 Jahre unfallfrei ist, erhält bei vielen Versicherern in der Haftpflicht und in der Vollkasko-Sparte den „Rabattretter“ geschenkt. Diese

Leistung verhindert, dass nach einem Crash höhere Beiträge anfallen. Der Schadenrückkauf ist somit nicht wichtig. Allerdings ist dieser Schutz in der Regel auf nur einen Unfall pro Jahr begrenzt.

Jüngeren Autofahrer bringt diese Regelung allerdings wenig. Sie sollten sich den „Rabattschutz“ anschauen, den die Assekuranzen genau für diese Fälle in die Programme für Haftpflicht und Vollkasko aufgenommen haben. Auch hier wird der Vertrag nach einem Crash weiterhin als schadenfrei angesehen.

Dieser Service ist aber nicht günstig, je nach Versicherung steigt der Beitrag um 15 bis 30 Prozent. Dafür müssen Kunden aber nicht mindestens 25 Jahre warten, bis sie diese Leistung in Anspruch nehmen dürfen. Abhängig vom Anbieter steht der Rabattschutz schon ab SF 4 bis SF 6 als Option zur Verfügung.

Unfälle immer melden

Auch wenn Autofahrer keine dieser Leistungen in Anspruch nehmen können und sie sich nach dem Unfall

entscheiden, den Schaden aus eigener Tasche zu zahlen, empfiehlt es sich trotzdem, die Versicherung zu informieren. Das verhindert, dass es später ein böses Erwachen gibt, wenn nach Absprache einer privaten Schadensregulierung die Beschädigung am Auto des Unfallgegners doch größer ausfällt. „Nach einem Unfall ist häufig unklar, wie hoch die Reparaturkosten ausfallen. Zudem wehrt der Versicherer auch unberechtigte Forderungen des Unfallgegners ab“, sagt Wolfgang Schütz, Geschäftsführer der Verivox Versicherungsvergleich GmbH.

Mehr noch: Die Meldung an die Assekuranz hat auch den Vorteil, dass Autofahrer den Schaden erst von der Assekuranz regulieren lassen und ihn später zurückkaufen können. In der Regel hat der Versicherungsnehmer sechs Monate dazu Zeit. Die Einstufung gilt danach weiterhin als unangetastet – das schont somit unterm Strich den eigenen Geldbeutel.

Text: Henning Busse
Fotos: Adobe Stock



Saubere Arbeit von schweren Jungs

Motor springt nicht an? Ab ins Gefängnis! In den Werkstätten dort kommen Autos wieder auf die richtige Bahn. Und die Gefangenen natürlich auch: Hinter Gittern lernen sie Autoberufe.

Eric beugt sich über den Motorraum der C-Klasse. Mit geübten Griffen hantiert der 27-Jährige dort herum. Gerade baut er einen neuen Abgaskrümmen ein. „Für mich eine gewohnte Arbeit“, sagt Eric, der in Wirklichkeit anders heißt und sich schon immer begeistert hat „für alles, was mit Motoren zu tun hat“.

Sein echter Name darf hier nicht stehen, das könnte Eric's Neustart in Freiheit gefährden. Denn der junge Mann mit der dicken Brille schraubt hinter Gittern – in der Auto-Werkstatt der Justizvollzugsanstalt Nürnberg. Dreieinhalb Jahre Haft wegen Betrugs muss er theoretisch absitzen

– weil er im Internet Waren angeboten hat, die er gar nicht besaß. „Wenn ich Glück habe, sind davon jetzt noch 21 Monate. Läuft es schlecht, bleibe ich drei Jahre“, sagt der junge Familienvater. Nach der Entlassung plant er, seine Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker draußen fortzusetzen. „Ich will nicht nur Schlechtes aus dem Gefängnis mitnehmen“, sagt er.

Geräte auf aktuellem Stand

Acht Gefangene hantieren an diesem Morgen in der großen Werkstatthalde, die mit moderner Technik ausgestattet ist. Darunter eine Hebebühne bis 4,5 Tonnen und eine, die sich für

Scheinwerfereinstellungen automatisch ausrichtet. Die Gefängnis-Insassen sollen auf dem aktuellsten Stand geschult werden, um nach ihrer Entlassung draußen optimale Bedingungen für ihre Resozialisierung zu haben.

„Das geht nur mit Technik von heute“, sagt Kfz-Meister und Betriebsleiter Oli Schmidtmeier. Die meisten seiner Schützlinge haben Vorkenntnisse: meist eine Lehre angefangen, dann straffällig geworden, Job verloren. In Haft können sie die Ausbildung fortsetzen und sogar beenden.

Selbst wenn die Haftzeit zu kurz für eine komplette Ausbildung ist, lässt sich mit dem hinter Gittern Ge-

lernten „draußen“ Geld verdienen. „Mit dem Modul Reifenwuchten können Entlassene etwa bei Reifenhändlern arbeiten“, sagt Oli Schmidtmeier. Der 38-Jährige will den Insassen nicht nur Technisches, sondern auch Grundsätzliches vermitteln. „Draußen ist oft verloren gegangen, dass man seinen Lebensunterhalt durch Arbeit bestreiten muss“, sagt er.

In Haft sind Gefangene verpflichtet, sich zu betätigen. Und die Beschäftigung hilft ihnen auch, die für sie oft schwierige Zeit besser über die Bühne zu bringen. „Der Tag geht schneller rum in der Werkstatt“, erklärt Schmidtmeier. An diesem Mor-

gen ist der TÜV im Haus – wie jeden Mittwoch. Kunden müssen ihre Autos schon am Montag davor abgegeben haben, damit HU-relevante Mängel vorher behoben werden können. Im Gefängnis dauert ohnehin alles etwas länger – die Häftlinge lernen noch, und die drei angestellten Kfz-Meister überprüfen ihre Arbeit laufend. Ein weiterer „Bremsklotz“: Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit vieler Gefangener haben durch jahrelangen Drogenkonsum gelitten. „Wir machen daher alles Schritt für Schritt“, sagt Hauptwerkstattmeister Schmidtmeier.

Die Gründlichkeit ist von Vorteil – aber eben auch ein Zeitfresser. Was sich auf der Kundenrechnung allerdings nicht bemerkbar macht. Die Werkstatt richtet sich nach den Zeitvorgaben der Hersteller.

Wirtschaftlich unabhängig

Unnötige Reparaturen bekommen Kunden hinter Gittern nicht aufgeschwatzt. Der Freistaat Bayern trägt alle Kosten, wie etwa Investitionen in neue Geräte. Die Werkstätten sind dadurch wirtschaftlich unabhängig. „Wir schaffen trotzdem immer ein leichtes Plus“, sagt Werkstattchef Schmidtmeier. Das entlastet den Steuerzahler.

Auch wenn die Knast-Betriebe angeben, sich an marktüblichen Preisen zu orientieren – unterm Strich sind sie oft deutlich billiger als Mitbewerber jenseits der Gefängnismauern (siehe Preisbeispiel übernächste Seite). Mit rund 40 Euro liegen die Stundenverrechnungssätze fast hundert Euro unter dem Bundesdurchschnitt von 133,14 Euro, den die Prüforganisation DEKRA in Stichproben ermittelt hat. Und manchmal wird – wie in Nürnberg – nicht einmal Mehrwertsteuer fällig.

Der Verband des Kraftfahrzeuggewerbes in Bayern sieht in den niedrigeren Preisen dennoch keine Wettbewerbsverzerrung. „Das müssen wir aushalten“, sagt Präsident Albert Vetterl, der zugleich Landesinnungsmeister ist. „Wichtiger ist das Menschliche: dass jemand, der einen Fehler gemacht hat, wieder Boden unter den Füßen bekommt.“ Zudem könne seine Branche von den gut ausgebildeten Kräften profitieren. „Wir kämpfen heute um jeden Kopf“, so Vetterl.

Dass neben den Reparaturarbeiten auch die Ausbildung in der Regel hochwertig ist, zeigt ein Blick nach Baden-Württemberg. In der JVA Adelsheim schloss ein Häftling unter 200 Prüflingen als Innungsbester sei-



Prüfender Blick: Kfz-Meister Oli Schmidtmeier (r.) schaut genau, wie ein Gefangener einen Abgaskrümm器 repariert



TÜV-Ingenieur Wolfram Kuka (l.) schafft im Gefängnis bis zu acht Hauptuntersuchungen am Tag. Rechts Kfz-Meister Kim Klausfelder von der JVA



Verbandsmitglied: Die Kfz-Werkstatt der Justizvollzugsanstalt (JVA) Nürnberg ist Teil des Kfz-Gewerbes Bayern



Viel Platz: 930 Gefangene sitzen derzeit in der JVA Nürnberg ein. Bis zu zehn von ihnen arbeiten in der Werkstatt, reparieren bis zu fünf Autos gleichzeitig



Sie überprüfen alles: Werkstattleiter Oli Schmidtmeier, Kim Klausfelder und Michael Neubauer sind alle Kfz-Meister

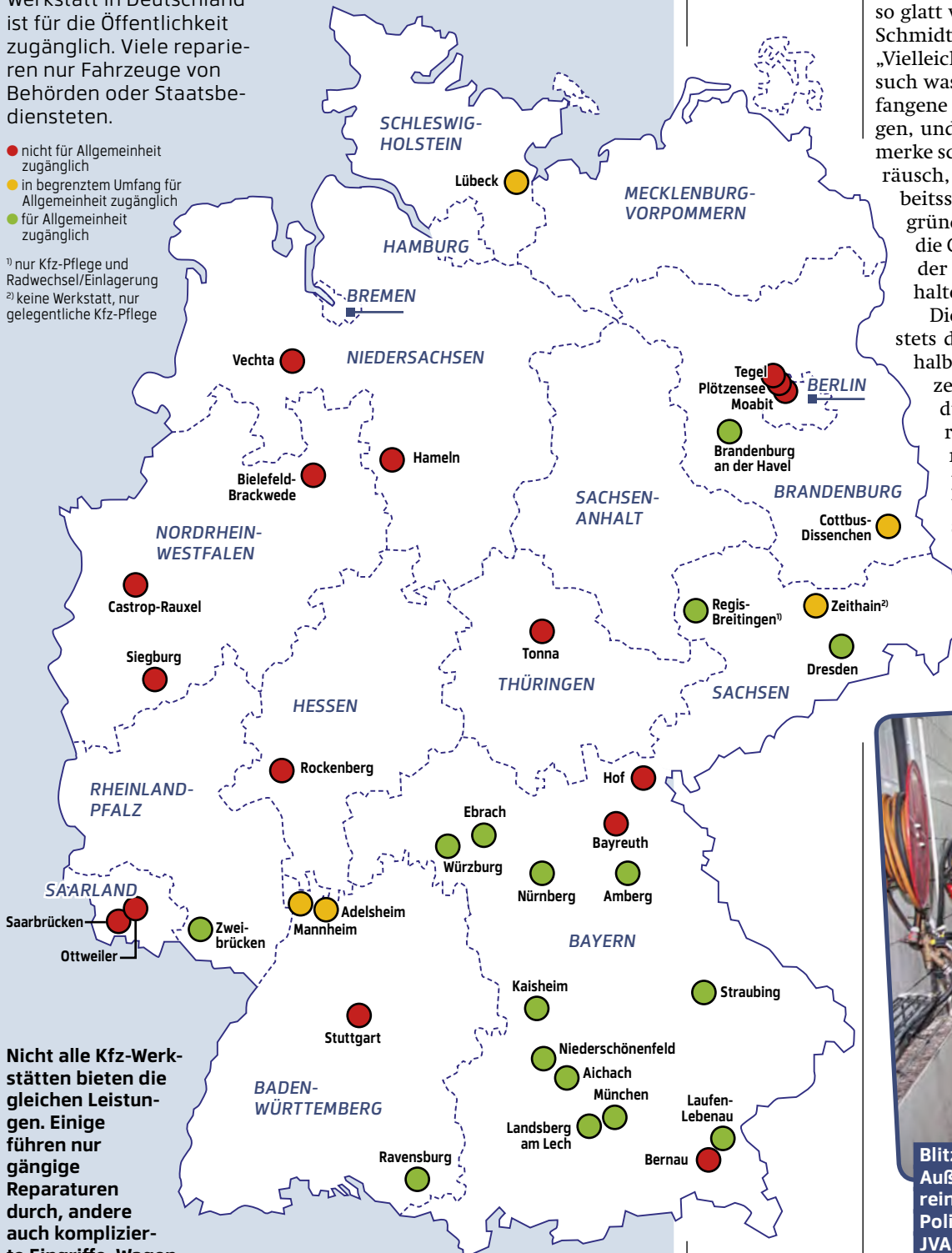
Auto-Werkstätten hinter Gittern

In Bayern gibt es die meisten, Richtung Norden wird das Netz der Gefängnis-Werkstätten deutlich dünner.

■ Nicht jede Gefängnis-Werkstatt in Deutschland ist für die Öffentlichkeit zugänglich. Viele reparieren nur Fahrzeuge von Behörden oder Staatsbediensteten.

- nicht für Allgemeinheit zugänglich
- in begrenztem Umfang für Allgemeinheit zugänglich
- für Allgemeinheit zugänglich

¹⁾ nur Kfz-Pflege und Radwechsel/Einlagerung
²⁾ keine Werkstatt, nur gelegentliche Kfz-Pflege



Nicht alle Kfz-Werkstätten bieten die gleichen Leistungen. Einige führen nur gängige Reparaturen durch, andere auch kompliziertere Eingriffe. Wagenpflege wird häufig ebenfalls angeboten

ner Kammer ab, fing direkt nach der Entlassung bei einem süddeutschen Autohersteller als Geselle an. „Es war sicherlich nicht immer einfach, aber ich habe die Ausbildungszeit genossen und kontinuierlich dazugelernt“, zitiert die JVA den Preisgekrönten in einer Pressemitteilung.

Arbeitsprache ist Deutsch

Nicht immer läuft der Arbeitsalltag so glatt wie im normalen Leben. Oli Schmidtmeier nennt ein Beispiel: „Vielleicht hat die Ehefrau beim Besuch was Komisches gesagt. Der Gefangene kann nicht direkt nachfragen, und im Kopf dreht es sich. Ich merke schon am Schlagschraubengeräusch, ob was nicht stimmt.“ Arbeitsprache ist aus Sicherheitsgründen oft Deutsch. Auch wenn die Gefangenen sich untereinander in anderen Sprachen unterhalten könnten.

Die Justizbediensteten müssen stets die Übersicht behalten. Deshalb kontrollieren sie jedes Fahrzeug genau, das von draußen durch die Sicherheitsschleuse rollt. Medikamente, Speichermedien, Wertgegenstände, persönliche Daten, Schlüssel und Handykabel zum Beispiel dürfen gar nicht erst mitgebracht werden. Und das Auto muss aufgeräumt und leicht kon-



Blitzblanker Bulli: Außen- und Innenreinigung inklusive Politur kosten in der JVA Lübeck 55 Euro. Rechts: Kfz-Meister Marco Steffen

trollierbar sein. „Wir wollen die Axt gleich sehen“, bringt Oli Schmidtmeier es mit einer Prise Humor auf den Punkt. Gar nicht erst auf das Gelände kommen Tesla – die Live-Kameras an Bord werden als Sicherheitsrisiko eingestuft.

In Bayern sind elf JVA-Autowerkstätten für jedermann zugänglich – mehr als in anderen Bundesländern. In Lübeck (Schleswig-Holstein) liegt Deutschlands nördlichste. Hier werden vor allem Behördenfahrzeuge instand gesetzt. Für Privatleute wird in erster Linie Fahrzeugpflege angeboten – und gelegentlich auch Wartungen wie Öl- oder Reifenwechsel. Voraussetzung: Es sind genügend Gefangene vor Ort, die ausreichend geeignet sind.

Für eine ganze Ausbildung sind die Häftlinge oft zu kurz da, können sich aber teilqualifizieren und zum Beispiel später bei Autopflege-Betrieben arbeiten.

Um in der Lübecker Gefängnis-Werkstatt schrauben oder polieren zu dürfen, müssen die Insassen „drogenfrei sein, ausreichend Deutsch sprechen und Interesse am Beruf mitbringen“, sagt Marco Steffen, der als Kfz-Meister die Ausbildung leitet und wie seine Nürnberger Kollegen jeden Schritt überwacht.

Wichtig ist das vor allem, wenn Schrauben mit dem richtigen Drehmoment angezogen werden müssen.

„Dann stehe ich immer daneben“, sagt Steffen, „sonst könnte ich nachts nicht ruhig schlafen.“ Reklamationen gebe es fast nie. Und wenn doch, bittet er um Nachsicht. Etwa wenn bei einem frisch geputzten Cabrio am Verdeck etwas Grünspan übersehen worden ist. Das wird dann sofort nachgebessert. „Die Leute wachsen mit ihren Aufgaben“, sagt Marco Steffen.

Ein gutes Beispiel hierfür ist ein Ehemaliger, der die Lübecker Gefängnismauern als Geselle hinter sich gelassen und im Anschluss im offenen Vollzug die Meisterschule besucht hat. „Er ist eine Beziehung eingegangen und führt jetzt ein strafreies Leben“, berichtet Steffen.

Doch das ist nicht immer so. Manfred Zenger hat die Nürnberger Gefängnis-Werkstatt bis zu seiner Pensionierung vor zwei Jahren geleitet, schaut noch regelmäßig vorbei. „Bei jedem Besuch sehe ich einen alten Bekannten wieder“, sagt er.

Text und Fotos: Claudius Maintz

Gut und günstig

Der Wechsel von Kupplung und Zahnriemen in der JVA kann viel Geld sparen.

VW-Werkstatt
2900 €

JVA-Werkstatt
1600 €



Stichprobe VW Golf V 1.9 TDI Baujahr 2007 mit Sechsgangschaltung: Wer Kupplung und Zahnriemen (mit Wasserpumpe) tauschen will, zahlt bei VW rund 2900 Euro. Im Knast sind es ca. 1600. Die Preise können lokal variieren.



Marke Eigenbau:
Den Pickup haben
Gefangene der JVA
Lübeck gebaut.
Er basiert auf einem
alten Golf III und trans-
portiert Material



Genauere Kontrolle:
Kfz-Meister Marco
Steffen prüft in der
JVA Lübeck alles ge-
nau nach. Vor allem,
ob die Schrauben
korrekt sitzen

Schwarze Hölle



im Ansaugsystem

Die Abgasrückführung ist unersetzlich, damit Diesel- und Ottomotoren die Limits der Euro-Normen einhalten. Aber sie hat einen großen Nachteil: Sie kann dazu führen, dass das AGR-Ventil und mit ihm der Einlasstrakt des Motors verkoken.

Wie soll das noch funktionieren? Die Bauteile sehen gruselig aus: Abgasrückführventile mit dicken Panzern aus Ablagerungen, blockierte Drosselklappen und zugesetzte Ansaugbrücken, durch deren Öffnungen kaum noch ein Finger passt. Wenn sich der Ansaugtrakt eines Verbrennungsmotors in eine schwarze Hölle verwandelt, ist der Grund immer derselbe: Unzählige Rußpartikel sind mit zahllosen Mikro-Öltröpfchen zu einer nahezu betonharten Substanz verbacken – in einem schleichenden Prozess über mehrere Zehntausend Kilometer Strecke. Das passiert immer wieder bei Dieselmoto-

toren, aber manchmal auch bei Benzinern, die ausschließlich mit Direkteinspritzung arbeiten.

Es ist ein sinnvoller technischer Fortschritt, der diese Probleme provoziert hat – konkret: die Entwicklung der Abgasnormen. Die Euro 3, die ab 2001 für Pkw galt, definierte erstmals Grenzwerte für Stickoxide, beim Dieselmotor führte sie zum Einsatz der ersten Abgasrückführungssysteme (AGR). In dem Maß, in dem die Limits für NO_x und Partikel immer weiter abgesenkt wurden, wuchs der technische Aufwand. Mit der Euro 4 wurde eine AGR-Kühlung Standard; die Euro 6 führte zum Split in Hoch- und Nie-

derdruck-Abgasrückführung. Erstere springt gleich nach dem Motorstart an, Letztere deckt bei warmem Motor den Teillastbereich ab. „Die Abgasrückführung dient heute zum Regeln der Verbrennung“, erklärt Professor Thomas Koch, Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

Wie der Name schon andeutet, leitet die AGR den vom Motormanagement erwünschten Teil des Abgases in den Ansaugtrakt zurück. Besonders wichtig ist dies beim Diesel, bei dem der hohe Luftüberschuss zu heißer Verbrennung mit hohen Stickoxidemissionen führt. Das sauerstoffarme

VW-UPDATE BEIM EA189

Mehr Ruß durch das Update

Beim Schummel-Diesel EA189 hat sich VW selbst ins Knie geschossen. Aber auch vielen Kunden.

Der VW-Konzern war der Hauptakteur im Abgasskandal, der 2015 hochkochte. Seine Dieselmotoren mit dem Code EA189 stießen auf der Straße viel mehr Stickoxid aus, als es die damalige Norm Euro 5 erlaubte. Es ging um viele Motoren, denn der erste Common-Rail-Diesel des Hauses war ein Erfolgstyp: Von 2008 bis 2015 wurde er bei VW und seinen Tochtermarken in elf Millionen Autos eingebaut, mit drei oder vier Zylindern und mit Hubräumen von 1,2 bis 2,0 Litern. Und mit zwei Finessen, die diskret behandelt wurden: einem Thermofenster, das die zur NO_x-Senkung konzipierte Abgasrückführung unter ungünstigen Alltagsbedingungen deaktivierte, und einer Prüfstandserkennung, die dafür sorgte, dass diese Abschaltung auf der Rolle unterblieb. Damit waren die NO_x-Emissionen formal okay und standen der Typzulassung nicht im Weg.

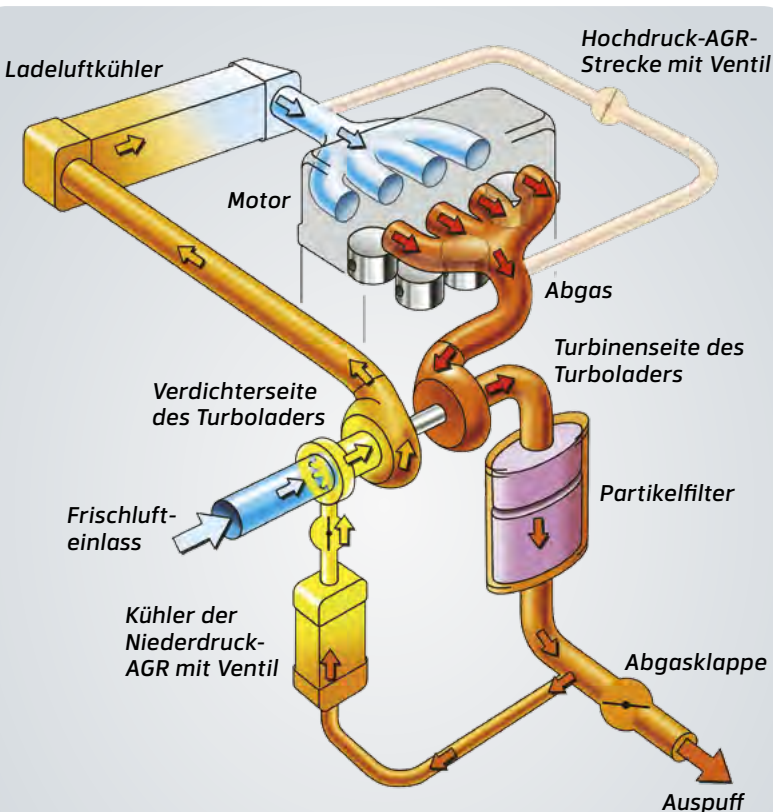
Nach der Aufdeckung des Skandals holte der VW-Konzern 2017 2,6 Millionen Autos in Deutschland für ein Software-Update in die Werkstätten. Ein geändertes Mo-

tormapping sollte die Raten an rückgeführtem Abgas erhöhen. Aber die Software war unausgereift und förderte im Alltag die Rußbildung. Bei vielen Motoren führte sie dazu, dass die AGR-Ventile durch Verkokung ausfielen und sich die Dieselpartikelfilter zusetzten. In manchen Fällen, die unserer Redaktion vorlagen, gewährte VW Kulanz, in anderen nicht.

Wovon die Wolfsburger wieder nicht sprachen, war das neue Thermofenster, das sie ins Update eingebaut hatten. Mit ihm wird die AGR unterhalb von 15 Grad Außentemperatur, oberhalb von 33 Grad und über 1000 Meter Höhe sukzessive zurückgefahren. Einige Gerichte waren davon gar nicht erbaut. 2020 entschied der Bundesgerichtshof, dass dem Käufer eines Autos mit unzulässiger Abschaltvorrichtung Schadensersatzansprüche zustünden, und das Verwaltungsgericht Schleswig bezeichnete das Thermofenster als illegal. VW hingegen betrachtet es als unerlässlich für den Bauteilschutz. Die juristische Auseinandersetzung dauert an. ko



Beim Software-Update von 2017: ein Golf VI in der Werkstatt



Schema der Abgasrückführung bei Renault: Bei der Hochdruck-AGR (rechts oben) wird ungereinigtes Abgas hinter dem Krümmer entnommen und in den Ansaugtrakt eingespeist. Bei der Niederdruck-AGR verläuft die Strecke über das Turbinenrad des Turboladers, den Partikelfilter, einen Kühler, das Verdichterrad und den Ladeluftkühler

Abgas senkt die Temperatur ab und mit ihr die NO_x-Bildung. Diese externe Abgasrückführung hat jedoch zwei Nachteile: Sie verschlechtert den Wirkungsgrad des Motors, und bei der kühleren Verbrennung entsteht mehr Ruß. Die Einzelpartikel, aus denen er besteht, sind umso kleiner, je höher der Einspritzdruck ist. Auch in direkt einspritzenden Ottomotoren bilden sich kleinste Partikel im Nanometerbereich.

AGR-Raten bis 60 Prozent

Beim Selbstzünder können die AGR-Raten bis zu 60 Prozent erreichen und die Abgastemperatur um 200 Grad Celsius oder mehr senken. Beim Otto-DI sind es maximal 50 Prozent, bei Saugrohreinspritzern 20 Prozent. Beim Benziner ist die NO_x-Emission viel unproblematischer als beim Diesel – der Dreiwege-Kat erledigt die Umwandlung. Die AGR dient hier vor allem der Verbrauchssenkung, weil sie erlaubt, die Drosselklappe weiter zu öffnen. Denselben Effekt hat die sogenannte interne Abgasrückführung, die über eine hohe Ventilüberschneidung läuft. Einige moderne Ottomotoren nutzen die externe AGR auch als Alternative zur Vollastanreicherung.

So weit, so technisch. Aber was genau verursacht die Verkokung? Der mit Abstand wichtigste Faktor

Saugrohr mit integriertem Ladeluftkühler

HD-AGR-Ventil

Drosselklappe

HD-AGR-Kanal im Zylinderkopf

Motornahe Abgasreinigung

ND-AGR

ND-AGR-Kühler

Zwei Kreisläufe: Für die Abgasnorm Euro 6 erhielt der 2.0 TDI von VW (EA 288) ergänzend zur Niederdruck-AGR eine Hochdruck-Abgasrückführung. Ihr Kanal verlief vom Krümmer durch den Zylinderkopf, was rasche Reaktionen erlaubte. Das Ventil am Kasten des Ladeluftkühlers war wassergekühlt

sind die Blow-by-Gase – ein Mix aus Abgas, Öl, unverbrannten Kraftstoffanteilen und Wasser, der aus den Brennräumen an den Kolbenringen vorbei ins Kurbelgehäuse zieht. Um dort den Druck zu kontrollieren, leitet die Kurbelgehäuseentlüftung die

Gase in den Ansaugtrakt; auch ein Abscheider hält nicht den ganzen Ölnebel zurück. Der Turbolader, der an den Ölkreislauf des Motors gekoppelt ist, kann durch winzige Leckagen an der Rückföhrleitung noch etwas ölgesättigte Atmosphäre beisteuern.

Im Ansaugtrakt trifft der Ölnebel, der an den Wänden klebt, auf die Partikel aus der AGR. Am stärksten ist deren Strom, wenn die Hochdruck-AGR aktiv ist, denn die holt sich ihren Anteil am Abgas, noch bevor es im Partikelfilter gereinigt wird. Als Erstes fallen die AGR-Ventile der Verkokung zum Opfer, dann folgen die Drosselklappe und die Ansaugbrücke. In schweren Fällen lagert sich der Öl-Ruß-Mix auch an Ventilen und Injektoren an. Ottomotoren mit Saugrohrreinspritzung kennen keine Verkokung, denn bei ihnen wäscht der einströmende Sprit die Partikel sofort weg.

INTERVIEW MIT KRAFTSTOFFEXPERTE CARSTEN GRAF

„Das Öl und der Kraftstoff nehmen Einfluss“

Herr Graf, welche Fehler sollte man als Autofahrer beim Motoröl auf keinen Fall machen?

Kardinalfehler Nummer eins ist, die Ölwechselintervalle zu überziehen. Fehler Nummer zwei ist die Verwendung von Öl, das der Fahrzeughersteller nicht ausdrücklich für den betreffenden Motor freigegeben hat. Empfehlungen oder Ähnliches vom Motorenölanbieter haben hier nichts zu bedeuten.

Wie sehr kann der Kraftstoff nutzen oder schaden?

Auch der Kraftstoff nimmt, wie das Motoröl, Einfluss auf die Bildung von Ablagerungen im gesamten Motor. Ethanolbeimischungen beim Benziner haben keine bedeutsamen Auswirkungen auf die Bildung von Ablagerungen, Biodiesel beim Selbstzünder hingegen schon. Hier können unerwünschte Wirkungen im Motoröl auftreten, die massive Ablagerungen zur Folge haben können. Dieser Effekt wurde in den letzten Jahren bei den neuen Spezifikationen von Motorenölen berücksichtigt.

Empfehlen Sie für Ottomotoren teureres Benzin?

Markenkraftstoffe enthalten zwar geringe Anteile von Additiven, die laut werblicher Anpreisung auch die innere Sauberkeit des Motors sichern sollen. Aber Wunder können sie nicht bewirken – schon gar nicht bei reinen Direkteinspritzern, dort kommt der Kraftstoff ja nur noch mit den Injektoren in Beröhrung. Immerhin enthalten Premium-Kraftstoffsorten häufig mehr Additive zur besseren Motorsauberkeit und zur Reduzierung der Reibung.



Welche Motoren verkoken?

Aber warum verkoken manche Diesel kräftig und andere identische Aggregate gar nicht? Und welche Hersteller sind besonders betroffen? Beide Fragen lassen sich nicht mit letzter Schärfe beantworten, weil sie eng miteinander zusammenhängen und weil natürlich der Verschleiß des Motors mit hineinspielt. „Am größten waren die Probleme unter Euro 4 und Euro 5“, sagt Diesel-Experte Koch. „Damals wusste man vieles noch nicht, und die Bauteile hatten noch nicht die hohe Präzision wie heute. Die Komponenten der Abgasreinigung mussten nur bis 160 000 Kilometer funktionieren.“

BMW und Mercedes hatten und haben die Thematik offenbar relativ gut im Griff; Audi und VW haben sich aus der selbst verschuldeten Krise herausgearbeitet. Kritisch sind je-

ABHILFE BEI VERKOKUNG

Chemie, Walnuss, Bürste?

Von 200 bis 1000 Euro: Werkstätten können einen verkokten Ansaugtrakt mit mehreren Methoden reinigen.

■ Leistung und Drehmoment sinken, der Verbrauch steigt, und der Motor ruckelt, weil er nur noch mühsam einatmet: höchste Zeit für eine Reinigung! Dafür halten die Werkstätten unterschiedliche Methoden bereit. Bei der simpelsten sprüht der Mechaniker aus einer Dose durch einen Schlauch auf das AGR-Ventil. Dieses chemische Verfahren ist in maximal zwei Stunden erledigt und geht mit etwa 200 Euro ab, hilft aber nur bei leichten Ablagerungen.

Deutlich aufwendiger ist das Strahlen des Ansaugtrakts mit Trockeneis oder Walnusschalengranulat (Fotos), es kostet rund 500 Euro. Dafür wird die Ansaugbrücke abgebaut, die Ventile werden mit dem Anlasser geschlossen. Sollte – was selten vorkommt – auch der Zylinderkopf Ablagerungen tragen, kann man ihn vorsichtig mit Holzspateln und weichen Bürsten ausputzen. Motorenprofis wie Mark Seidt, der beim Bosch-Dienst Ehnes in Winterbach bei Stuttgart arbeitet, legen Wert auf Handarbeit mit Drosselklappenreiniger, Pinsel und Lappen. Kleinere Bauteile lassen sich auch in einem Ultraschallbad reinigen.

Wenn die Drosselklappe oder das AGR-Ventil massiv verkokt sind, kann ein Neuteil günstiger kommen als die Reinigung. Und falls die Teile funktionelle Schäden davongetragen haben, ist der Austausch ohnehin unvermeidlich. AGR-Ventile gibt es in unzähligen Ausführungen – elektrisch betätigt, pneumatisch oder mechanisch, mit Kühler oder ohne. Sie kosten zu-

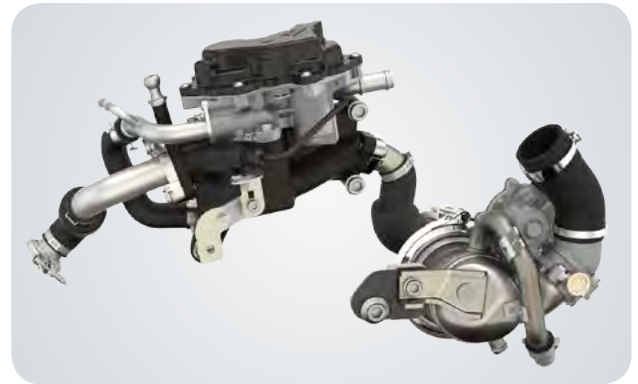


meist zwischen 75 und 250 Euro. Hinzu kommt der Aufwand für die Arbeit der Werkstatt – bei manchen Autos ist sie so langwierig, dass die Rechnung vierstellig werden kann. Bei der Drosselklappe bewegen sich die Preise in ähnlichen Dimensionen. Nach dem Einbau muss sie mit dem Motorsteuergerät angelernt werden, was die Kosten empfindlich weiter steigern kann.



Ruß und Öl: stark verkokte Ansaugbrücke eines Mazda CX-5 mit Dieselmotor, der viel im Pendlerbetrieb unterwegs war

Beim 1.4 TDI von VW: Ventile für die Hochdruck-Abgasrückführung (links) und die Niederdruck-AGR (rechts)



doch die frühen Common-Rail-Diesels von VW (siehe Kasten): Das Software-Update, das sie im Zuge des Abgas-Skandals erhielten, verschlechterte in vielen Fällen ihre Performance. Bei einigen Modellen von BMW, Mercedes, Porsche und Opel hat das Kraftfahrt-Bundesamt Rückrufe auf dem Schirm. Ihre Besitzer sollten sich genau informieren, ob ihnen ebenfalls Ungemach drohen kann.

Risiko Pendlerbetrieb

Der wichtigste Faktor für die Verkokung ist jedoch das individuelle Fahrprofil. Reiner Kurzstreckenbetrieb tut auf Dauer keinem Motor gut. Das gilt speziell für den Diesel – im Stadtverkehr ist seine Abgasrückführung sehr häufig aktiv. Deshalb sollte man ihm regelmäßig eine zügige Land- oder Schnellstraßenetappe mit konstantem Tempo gönnen, je nach Größe des Motors zwischen 80 und 130 km/h. Das hat einen zweiten Vorteil: Wenn die Abgastemperatur einen definierten Wert erreicht, verbrennt der Ruß, der sich im Dieselpartikelfilter (DPF) angesammelt hat, zu Asche. Dieses Verfahren wird passive

Regeneration genannt; daneben gibt es eine aktive Regeneration, bei der Nach- oder Voreinspritzungen Verbrennungen im Abgastrakt auslösen.

Generell ist der DPF als Verschleißteil zu betrachten. In modernen Autos, wo er in Kombination mit einem SCR-Kat auch die Reinigung per Harnstoff übernimmt, erreicht er nur selten 250 000 Kilometer. Ein hoher Anteil von Kurzstreckenbetrieb, in dem der Zyklus der aktiven Regeneration immer wieder abgebrochen wird, senkt seine Lebensdauer. Ältere Dieselmotoren, die den Zyklus über eine Nacheinspritzung fahren, können ein weiteres Problem bekommen: Wenn der Fahrer den Motor während der Regeneration abschaltet, kann der zusätzlich eingespritzte Kraftstoff teilweise unverbrannt an der Zylinderwand landen, ins Öl gelangen und es verdünnen. Auch das ist ein guter Grund, den Diesel nicht nur auf Kurzstrecken zu nutzen.

Text: Johannes Köbler
Fotos: Heusdens, Oliver Köbel, Picture Alliance, privat, Renault, Schicker Mineral, Shutterstock, VW

Best of Produkttests

Die Redaktion auto motor und sport hat in den letzten Monaten auch jede Menge Zubehör und Dienstleistungen getestet. Die folgenden Produkte und Serviceangebote schnitten 2023 bei uns in den Vergleichen gut ab.

SONNENBRILLEN

Eine für alles?

Alleskönner-Sonnenbrillen für Motorrad- und Autofahrer, die bruchfest sind und beim UV-Schutz sowie Tragekomfort überzeugen – gibt es das? In unserem Test erfüllten neun von zehn Brillen diese Anforderungen (Heft 16/23).



1 Touratech i-stealth

Vom Premium-Motorradzubehör-Anbieter darf man auch eine Premium-Sonnenbrille erwarten. Und wird nicht enttäuscht, es reicht sogar zum klaren Testsieg (ca. 70 €).

URTEIL sehr gut

2 Helly Bikereyes 625g-g15p

Kostet deutlich mehr, ist ihr Geld aber allemal wert und macht auch abseits von Motorrad oder Cabrio einen Topjob. Kommt dem „Eine-für-alles-Ideal“ sehr nah (ca. 130 €).

URTEIL sehr gut

3 Fospaic Trend-Line Mod.30

Guter Tragekomfort, beim Windschutz in der Spitzengruppe. Verarbeitung und Preis stimmen. Eine Anprobe ist aber erforderlich, da sie gegebenenfalls viel zu locker sitzt (ca. 25 €).

URTEIL sehr gut

4 Uvex Sportstyle 230

Konstruktiv toll gemacht, da spürt man die ganze Uvex-Erfahrung. Allerdings wäre noch etwas mehr Kontrolle in Sachen Verarbeitungsqualität wünschenswert (ca. 30 €).

URTEIL gut

5 John Doe Mechanix JD791

Mit ihrem flexiblen Kunststoffgestell eine interessante Variante der Pilotenbrillen-Bauform. Nichts für den direkten Hart-am-Wind-Kontakt, ansonsten aber top (ca. 65 €).

URTEIL gut

6 King Kerosin KK400

Trotz stark gebogener Form nur unterdurchschnittlicher Schutz vor Zugluft, ansonsten aber eine grundsätzliche und gut sitzende, nicht ganz günstige Sonnenbrille (ca. 65 €).

URTEIL gut

7 Hellfire Sonnenbrille 17.0

Nichts fürs „offene“ Fahren mit direktem Windkontakt, aber die robuste Machart und der attraktive Preis machen sie als Zweitsonnenbrille interessant (ca. 15 €).

URTEIL gut

8 Held 9547

Die Form lässt auf guten Windschutz schließen – ein Irrtum. Der Tragekomfort geht dafür in Ordnung. Hinterm Visier oder der Windschutzscheibe absolut okay (ca. 55 €).

URTEIL gut

9 Oakley Ojector

Schon klar – da muss der gute Name kräftig mitbezahlt werden. Doch ist das Finanzielle verdaut, taugt das Markenteil durchaus. Nur nicht direkt im Wind (ca. 130 €).

URTEIL gut

Mehr Details zu den Produkttests 2023 gewünscht? Die auto motor und sport-Ausgaben lassen sich unter shop.motorpresse.de nachbestellen oder dort auch als E-Paper ordern.

FAHRRADTRÄGER

Ein gutes Produkt muss nicht teuer sein

Sechs von sieben Kupplungsträgern schneiden im Test mit guten Noten ab – sogar günstige Produkte finden sich unter den Empfehlungen (Heft 14/23).



Norauto E-Fit 200-2
Der Norauto E-Fit 200-2 (ca. 380 €) überzeugte im Test am meisten mit seiner Flexibilität, was die Fahrradbringung angeht – der Haltegriff ist sogar höhenverstellbar. Zudem punktet er mit seiner Stabilität. Er lässt sich am Kugelkopf einfach festziehen und sitzt dann bombenfest

bei allen Fahrversuchen. Er offenbart von allen Trägern die wenigste Bewegung. Die Schienen lassen eine Beladung mit Rädern mit langem Radstand zu, die Befestigungsschnallen sind lang genug und bieten zudem einen Gummischutz für die Felgen. Zudem verfügt der Norauto über ein geringes Packmaß und ist gut tragbar.

URTEIL sehr empfehlenswert



Uebler F24
Uebler hat mit dem F24 (ca. 560 €) einen empfehlenswerten Träger im Repertoire. Er ist intuitiv und schnell angebracht und sitzt sofort bombenfest auf der Anhängerkupplung. Großes Plus: Mit 12 kg ist er ein Leichtgewicht und kann auch von kleineren, weniger

starken Personen sicher montiert werden. Er zeigt im Test zwar deutlichere Aufstellbewegungen als der Norauto oder Atera, die Räder bleiben aber fest verzurrt. Wäre der Träger abklappbar, hätte er es trotz kleinerer Schwächen wie der zu kurzen und wenig flexiblen Greifarme sogar noch auf ein „sehr empfehlenswert“ gebracht.

URTEIL empfehlenswert



Atera Genio Pro Advanced
Von der verständlichen Bedienungsanleitung über einen anpassbaren Abklappmechanismus bis zur Befestigung zeigt der Atera Genio Pro Advanced (ca. 570 €) durchweg seine Qualitäten. Einziges Manko im Handling sind die Griffe, die dem Nutzer Kraft

beim Festzurren abverlangen. Doch genauso stark halten die Räder auf dem Träger. Positiv: Nur wenn der Schlüssel steckt, lassen sich die Laschen lösen, die über eine stabile Ratschenfunktion angezogen werden. Seine Schienen sind zudem breit genug für 2,6-Zoll-Reifen. Die Fahrversuche absolviert der Atera souverän und bleibt fest auf der Kupplung.

URTEIL sehr empfehlenswert



MFT Compact 2e+1
Der MFT Compact 2e+1 (ca. 420 €) landet mit 128 Punkten im empfehlenswerten Bereich. Positiv fiel beim Handlingtest auf, dass sowohl Greifarme als auch Halterung die Befestigung recht flexibel gestalten. Die Schienen sind breit genug und bieten einen guten Seitenhalt. Da die Befestigungsschnallen relativ kurz sind, mussten wir im Test den Gummischutz für die Felgen leider entfernen. Eine Ratschenfunktion wäre außerdem nützlich gewesen. Der MFT zeigte bei der Vollbremsung eine etwas stärkere Aufstellbewegung als andere Träger, verhielt sich aber ansonsten bei den Fahrtests zufriedenstellend.

URTEIL empfehlenswert



Oris Tracc
Der Oris Tracc (ca. 410 €) ist in der Bauweise dem MFT sehr ähnlich. Er wird über das rechte Seitenteil nachgespannt (siehe Bild) und sitzt anschließend fest auf der Kupplung. Im Gegensatz zum MFT bietet er jedoch Ratschen an den Schlaufen der Greifarme, die dem Prinzip von

Atera ähneln und gut funktionieren. Die E-MTBs saßen im Test sauber in den Schienen, die einen guten Seitenhalt bieten. Auffällig: Der Stecker für die Beleuchtung war sehr schwergängig. Bei den Fahrversuchen gab es beim Oris Tracc außer leichten Aufstellbewegungen beim Bremsen nichts zu beanstanden.

URTEIL empfehlenswert



Eufab Premium II
Der komplett vormontierte Eufab Premium II (ca. 380 €) lässt sich problemlos auf dem Kugelkopf anbringen. Bei der Erstmontage muss hierzu mit einem Gabelschlüssel die Stellschraube nachgestellt werden. Wichtig: immer die Kontermütter gut festziehen! Die

Halter auf der Schiene sind verstellbar und machen die Befestigung dadurch recht flexibel. Das sind die Greifarme allerdings nicht, die massiv gebaut sind. Vor allem der voluminöse Schraubkopf ist hier oft im Weg. Bei den Fahrversuchen gibt es Punktabzug, da sich der Träger beim Ausweichtest etwas auf der Kupplung verschiebt.

URTEIL empfehlenswert

SOMMERREIFEN

Neun sind empfehlenswert

Diese neun Sommerreifen für E-Autos und Verbrenner in der Größe 255/45 R 20 (V, W, Y) überzeugten in unserem Test 2023 (Heft 7/23) mit guten Noten und sind weiterhin erhältlich.



Continental SportContact 7

Sportlich-effizienter Allrounder mit hohen Sicherheitsreserven.

Stärken: höchste Aquaplaningsicherheit, sehr ausgewogene Nassesicherheit mit kräftigem Untersteuern, feinfühliges Kooperationsystem mit dem ESP-Regelsystem. Sehr kurze Bremswege trocken. **Defizite:** kräftiges Untersteuern auch beim Trockenhandling, erhöhte Abrollgeräusch.

URTEIL sehr gut



Falken eZiex

Leicht laufender und sicherer Newcomer mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Stärken: sehr kurze Bremswege auf nassem und trockenem Asphalt. Sehr geringer Rollwiderstand und leises Abrollgeräusch. **Defizite:** schwerpunktmäßig auf Sicherheits- und Effizienzkriterien abgestimmter Reifen. Träges Ansprechverhalten. Erhöhte Rutschgefahr bei Pfützen in Kurven.

URTEIL sehr gut



Falken Azenis FK520

Vergleichsweise günstiger Allrounder mit nur geringen Schwächen. **Stärken:** gute Verzögerung

und ordentlicher Kurvengrip auf Nässe. Vergleichsweise fahraktives, sicheres Handling trocken. Im Innenraum leise und komfortabel wirkender Reifen. **Defizite:** grundsätzlich etwas träges Anlenken. Indifferentes, wenig ausgewogenes Nasshandling, längere Bremswege (trocken).

URTEIL sehr gut



Continental PremiumContact 6 (OE)

Sehr leiser Serienreifen des Kia EV6 – technisch nicht mehr ganz up to date.

Stärken: sehr kurze Bremswege trocken. Sicherer, breiter Grenzbereich und üppige Reserven auf Nässe und im Trockenem. Sehr leises Vorbeifahr- und Innenraumgeräusch. **Defizite:** im Vergleich zum Conti SC 7 trägeres Anlenkverhalten, ausgeprägtere Untersteuerneigung und etwas geringeres Gripniveau.

URTEIL sehr gut



Bridgestone Potenza Sport

Der sportlichste Reifen im Feld – wenn Effizienz keine Priorität genießt.

Stärken: überragender Kurvengrip auf nasser und trockener Straße, verbunden mit sehr präzisen Handlingeigenschaften. Sehr sportlicher Reifen. **Defizite:** lange Bremswege auf Nässe, dabei temperaturempfindlich. Erhöhter Rollwiderstand und lauterer Vorbeifahrgeräusch, etwas poltrig abrollend.

URTEIL sehr gut



Maxxis Victra Sport 5 SUV

Etwas reduziertes Leistungsniveau zum fairen Preis. **Stärken:** ordentliche Seitenführung und sicheres, bei Lastwechseleinsatz auch fahraktives Handling auf Nässe. Ausgewogenes, sicheres und recht präzises Handling trocken. **Defizite:** längere Bremswege auf nassem und auf trockenem Asphalt, leicht erhöhter Rollwiderstand.

URTEIL gut



Michelin ePrimacy

Die beste Wahl für hochwertige, komfortable E-Modelle – aber teuer. **Stärken:** beste Verzögerung

auf Nässe. Sehr geringer Rollwiderstand und leises Abrollgeräusch. Leicht beherrschbarer Reifen mit sicherer Untersteuerneigung. **Defizite:** schwacher Abrollkomfort mit nur geringer Eigendämpfung.

URTEIL sehr gut



Michelin Pilot Sport 4 SUV Acoustic

Im Innenraum sehr leiser Premium-Reifen – eher für Verbrennerautos. **Stärken:** guter

Aquaplaningschutz. Überragender Abrollkomfort und sehr leises Innengeräusch. **Defizite:** geringfügig längere Bremswege trocken, marginale Dynamikschwächen im Nasshandling. Etwas erhöhter Rollwiderstand. Erhöhtes Vorbeifahrgeräusch.

URTEIL sehr gut



Pirelli Scorpion Elect

Der Scorpion fordert für sein Reichweitenplus zu viele Kompromisse. **Stärken:** weitgehend sicheres, untersteuerndes Verhalten in trockenen Kurven. Sehr leises Vorbeifahrgeräusch, hohe Kraftstoffeffizienz, ordentlicher Abrollkomfort. **Defizite:** Bremswege auf trockenem Asphalt, träges Anlenken, eingeschränktes Haftungsangebot und geringe Lenkpräzision bei Nässe.

URTEIL gut

REIFENSHOPS

Reifenkauf im Onlineshop – das ist bequem, und der Preisvergleich passiert ganz einfach auf Knopfdruck. Aber wie unterscheiden sich Angebote, Lieferbedingungen und Serviceleistungen? Im Vergleich von neun populären Plattformen stechen am Ende vier Internetanbieter positiv hervor (Heft 12/23).

ReifenDirekt

Breites Informations- und Produktangebot, vielerlei Hilfestellungen für den Käufer, klare Kostenangaben. Aber: eher auf der teuren Seite der Preisskala (reifendirekt.de).



Reifen vor Ort

Das Konzept von Reifen vor Ort (reifenvorort.de) hat seinen Charme. Man muss aber wissen, was man will, weil das Beratungsangebot auf der Seite eher schmal ist. Gute Preise.



RSU-Reifensuche

Das Konzept von RSU (rsu.de) klingt kundenfreundlich, das lange Rückgaberecht bietet eine gewisse Sicherheit vor einem Fehlkauf. Viele Filtermöglichkeiten bei der Auswahl.



Check24

Das Angebot von Check24 ist dank der großen Partner üppig, die Preise sind gut. Vertragspartner ist zwar das Portal, es liefern jedoch die angeschlossenen Shops.



Kaufvertrag

für Verkäufer/Käufer

Verkäufer

Name, Vorname

Adresse (Straße, Wohnort)

geb. am

Telefonnummer

Personalausweis-Nr.

Kfz-Halter laut Kfz-Brief

Käufer

Name, Vorname

Adresse (Straße, Wohnort)

geb. am

Telefonnummer

Personalausweis-Nr.

Fahrzeug

Hersteller

Typ

Kennzeichen

Erstzulassung (Monat/Jahr)

Fahrzeugidentifikations-Nr.

Zulassungsbescheinigung Teil II – Nr.

Hauptuntersuchung (Paragraf 29) bis

AU bis

Zahl der Vorbesitzer

Sonderausstattung, Zubehör

sonstige Fahrzeugbeschreibung

Kilometerstand

Originalmotor

Austauschmotor

bei km-Stand

Unfallfahrzeug

nein

unbekannt

ja

falls ja, Reparaturkosten (in Euro)

Gutachten/Werkstattrechnung eingesehen

ja

nein

betroffene Fahrzeugpartie

Leasingfahrzeug

nein

unbekannt

ja

gewerblich genutztes Fahrzeug

nein

unbekannt

ja

Anhängerbetrieb

nein

unbekannt

ja

EU-Import

nein

unbekannt

ja

Das oben beschriebene und Probe gefahrene Fahrzeug wird zum Kaufpreis

von Euro

, in Worten

, verkauft.

Der Kaufpreis ist wie folgt zu zahlen:

bar bei Übergabe des Fahrzeugs

Euro

bei Unterzeichnung des Vertrags, der Restbetrag bei Übergabe

andere Zahlungsbedingungen wie folgt:

Nur bei Verkauf eines vom Verkäufer privat genutzten Fahrzeugs:

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

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

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

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

Ort, Datum

Unterschrift des Käufers

Unterschrift des Verkäufers

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

Minicars und Kleinwagen

Die Ausdünnung des Modellportfolios bei den Kleinwagen geht weiter. Nach Kia Rio und Ford Fiesta im letzten Jahr ist nun Schluss für VW Up und Smart Fortwo. Angesichts der weiterhin hohen Nachfrage werden Cityflitzer somit kaum von den sinkenden Gebrauchtpreisen profitieren.

Gerade bei den Klein- und Kleinstwagen haben die Entwicklungen der vergangenen Jahre mit Coronakrise und Lieferkettenproblemen zu großen Lücken auf dem Secondhand-Markt geführt. Außerdem wurde die Gebrauchtwagenverknappung in dieser Klasse durch das Profitstreben der Hersteller zusätzlich verschärft, weil sie immer mehr der zwar praktischen, aber weniger ertragreichen Cityflitzer aus ihren Modellprogrammen gestrichen haben.

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

neulinge hart, wie die Marktbeobachter der Deutschen Automobil Treuhand im aktuellen DAT-Report 2024 vermelden. Im vergangenen Jahr mussten Einsteiger für ihr erstes Auto im Schnitt 9430 Euro bezahlen. Das sind 40 Prozent mehr als 2017 – und so viel wie nie zuvor!

Besserung ist auf absehbare Zeit nicht in Sicht. Zum einen, weil selbst die zahlreich auf den Markt drängenden neuen Anbieter aus China bislang kaum günstige Autos im Programm haben. Zum anderen werden die etablierten Hersteller ihre künftigen Kleinwagen mit E-Antrieb meist wohl deutlich über 20 000 Euro anbieten.

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



Seite 38: Audi A1



Seite 40: Citroen C1



Seite 42: Citroen C3



Seite 43: Dacia Sandero



Seite 44: Fiat 500



Seite 46: Ford Fiesta



Seite 48: Honda Jazz



Seite 49: Hyundai i10



Seite 50: Hyundai i20



Seite 51: Kia Rio



Seite 52: Mazda 2



Seite 53: Mini



Seite 54: Mitsubishi Space Star



Seite 55: Nissan Micra



Seite 56: Opel Adam



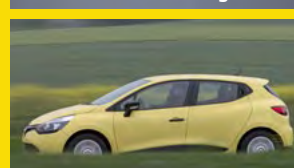
Seite 57: Opel Corsa



Seite 58: Peugeot 208



Seite 60: Renault Twingo



Seite 61: Renault Clio



Seite 62: Renault Zoe



Seite 63: Seat Ibiza



Seite 64: Skoda Fabia



Seite 66: Smart Fortwo/Forfour



Seite 68: Suzuki Swift



Seite 69: Toyota Yaris



Seite 70: VW Polo



Seite 72: VW Up

Audi A1 Sportback

Der noble Polo-Bruder ist teuer – aber auch richtig gut? Ja, abgesehen von ein paar Kleinigkeiten, die Fingerkuppen und Ohren belästigen können.

Er läuft seit 2018 in zweiter Generation vom Band, wird jedoch keinen Nachfolger erhalten. Der A1 hat es schwer gegen seine Konzerngeschwister Seat Ibiza, Skoda Fabia und VW Polo, die preiswerter und populärer sind. Der Premium-Kleinwagen von Audi ist nie so recht auf einen grünen Zweig gekommen – ob als viertüriger Sportback oder als City Carver im SUV-Look, der seit 2022 Allstreet heißt.

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

sitzbank ist nichts für Große; bei 4,03 Meter Außenlänge muss es halt irgendwo ein wenig zwicken.

Dieselmotoren oder auch Allradantrieb wie im Vorgänger gibt's im aktuellen Modell nicht mehr. Die Dreizylinder-Benziner leisten je nach Baujahr 95, 110 und 116 PS, wir empfehlen hier die mittlere Version. Die Vierzylinder geben 150, 200 und 207 PS ab – das ist schon richtig üppig im A1, der in der Basis keine 1,2 Tonnen wiegt. Die großen Motoren arbeiten serienmäßig mit einer S tronic zusammen, bei den Dreizylindern kostet das Doppelkupplungsgetriebe extra. Wenn der Vorbesitzer keine krassen Dummheiten mit ihm angestellt hat, verrichtet es seinen Dienst störungsfrei. Das gilt auch für das DQ 200 mit seinen trocken-

laufenden Kupplungen, das jahrelang ein Sorgenkind im VW-Konzern war.

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

Johannes Köbler





Topmodell im Jahr 2019: A1 mit 200 PS, S-line-Optik und weißen Rädern. Kleines Foto oben: der A1 City Carver im SUV-Look



Klassisch-kühler Audi-Look, digitale Anzeigen. Der zentrale 10,1-Zoll-Touchscreen ist seit Mitte 2022 Serienausstattung



Starker Antrieb: Der 2.0 TFSI leistete anfangs 207 PS, seit April 2021 sind es 207 PS. Er braucht 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Gurtschloss hinten links

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Gern würden wir hier den stärksten Dreizylinder mit 116 PS vorschlagen. Aber der wurde nur bis 2020 gebaut, und in dieser Phase hatte der A1 noch ein paar Kinderkrankheiten. Deshalb: 1.0 TFSI mit 110 PS oder der kultivierte Einsfünfser mit 150 PS.

	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	999	999	1498
Leistung	70 (95)	81 (110)	110 (150)
bei 1/min	bei 5000	bei 5500	bei 5000
max. Drehm.	175 bei 1600	200 bei 2000	250 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1175/455	1180/475	1245/465
Länge x Breite x Höhe	4029 x 1740 x 1409	4029 x 1740 x 1409	4029 x 1740 x 1409
Gepäckraum	335-1090	335-1090	335-1090
Höchstgeschw.	193	200	217

Welches Modelljahr?

Wenn man es sich leisten kann, dann ein sehr junges. Das Infotainmentsystem MMI, das immer wieder Updates erhalten hat, läuft nämlich erst seit 2022 stabil. Von ganz frühen Exemplaren raten wir ab, schon mal wegen der Brummgeräusche von den hinteren Scheibenbremsen (Standard außer beim Basismodell).

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Unter 15000 Euro gibt's fast nur Langstreckenläufer. Wer 5000 Euro mehr ausgeben kann, findet viele Dreizylinder, die teils weit unter 100000 km bleiben. Die Vierzylinder, die etwa 20 Prozent Anteil am Verkauf haben, starten erst jenseits von 20000 Euro. Der Automatik-Anteil liegt um 60 Prozent. Achtung, kalkulieren Sie erhöhte Unterhaltskosten mit ein, denn Audi-Werkstätten können sehr teuer sein.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI	im Jahr	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI
2023	20 383,-	21 737,-	25 268,-	Steuer	54,-	54,-	100,-
2022	18 530,-	19 761,-	22 971,-	Haftpflicht	514,-	512,-	493,-
2021	17 572,-	18 703,-	21 723,-	Teilkasko	316,-	315,-	360,-
2020	16 465,-	17 176,-	20 606,-	Vollkasko	734,-	750,-	783,-
2019	15 635,-	-	19 551,-	Wartung	198,-	205,-	248,-
2018	14 728,-	-	17 442,-	l/100 km	4,9 S	4,9 S	5,7 S

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Citroën C1

Die zweite Generation des minimalistischen C1, weitgehend baugleich mit Peugeot 108 und Toyota Aygo, gibt es nur noch gebraucht. Ein empfehlenswerter Kauf?

Mit mehr Platz, neuen Ausstattungsdetails und besserer Verarbeitung startete im Sommer 2014 die zweite Generation des Kleinwagen-Trios C1/108/Aygo. Es entstammt, wie schon die Vorgänger-Baureihe, einer Kooperation des damaligen PSA-Konzerns (heute Stellantis) mit Toyota. Produziert wurden die weitgehend baugleichen Modelle bis Ende 2021 im gemeinsamen tschechischen Werk Kolin.

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

Fortschritte spürbar – es überzeugt mit besserem Federungskomfort.

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

Überschaubar wie die Abmessungen sind auch die Problemstellen des C1. Beispielsweise ist mit erhöhtem Bremsen- und Kupp-

lungsverschleiß zu rechnen – typisch für viele Stadtflyter. Entladene Batterien oder Defekte an der Beleuchtung sind ebenfalls ein Thema, zudem sollten Kaufinteressenten die Funktionen des (simplen) Infotainments prüfen. Echte Mängelschwerpunkte sind bei der zweiten Generation des Trios bislang jedoch nicht bekannt.

Nachlässigkeiten bei der Wartung können sich jedoch speziell beim 1,2-Liter-Benziner rächen, denn der Zahnriemen des PureTech-Dreizylinders läuft im Ölbad. Bei Befüllung mit nicht freigegebenem Öl kann es zu Anlösungen und in der Folge letztlich zum Motorschaden kommen. Unsere Empfehlung: Ein gepflegter C1 mit dem robusten 1.0-Dreizylinder und lückenlosem Wartungsheft.

Thomas Hellmanzik





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



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Bruch Lenksäule (2014)
- Undichter Benzintank (2018)
- Vernähung der hinteren Gurtschlösser (2020)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die Preise gepflegter Gebrauchter mit Klima bis 30000 km starten beim C1 ab etwa 7500 Euro, vergleichbare Peugeot 108 oder Toyota Aygo liegen meist etwas darüber. Das Kleinwagen-Trio ist ziemlich preisstabil, selbst frühe C1 der zweiten Generation um 80000 km kosten immer noch rund 5500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	108	Aygo	C1	im Jahr	108	Aygo	C1
2022	-	12 329,-	-	Steuer	20,-	20,-	32,-
2021	-	11 445,-	-	Haftpflicht	434,-	509,-	410,-
2020	-	10 607,-	-	Teilkasko	157,-	140,-	157,-
2019	-	9 507,-	-	Vollkasko	485,-	563,-	377,-
2018	6 776,-	8 871,-	7 544,-	Wartung	167,-	161,-	180,-
2017	6 357,-	-	6 704,-	l/100 km	4,1 S	4,1 S	4,3 S

Quelle: DAT; * Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Citroën C3

Der seit 2017 gebaute C3 der dritten Generation trägt das simple Typenkürzel S. Ist der sympathische Franzose als Gebrauchtwagen eine Empfehlung?



Der C3 ist ein Paradiesvogel im Gebrauchtwagenangebot. Und das nicht, weil er hier so peppig daherkommt mit seinen knalligen Farben und den ulkigen Airbumps, sondern weil er aktuell nicht der lohnenswerteste Gebrauchtkauf ist. Denn Citroën bietet neue C3 derzeit mit ansprechender Ausstattung zum Dumpingpreis von 12 890 an. Das ist annähernd der Preis, der Stand März 2024 für zwei bis drei Jahre alte Gebrauchtwagen gefordert wird. Und falls Sie gerade schon den Bleistift gespitzt haben: Ein ähnlich ausgestatteter und motorisierter Dacia Sandero kostet als Neuwagen tatsächlich mehr.

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

Diesen Punkt sollten Kaufinteressenten bei einem preislich passenden Gebrauchten also ganz besonders im Blick haben. Außerdem den Zahnriemen des 1,2-Liter-Benziners, der – wie bei allen Modellen des Stellantis-Konzerns mit diesem Antrieb –, auch beim Citroën C3 gut für Ärger ist. Kam der im Ölbad laufende Riemen beim Vorbesitzer nämlich mit nicht freigegebenem Schmierstoff in Kontakt, nimmt dieser Schaden, der bis zum plötzlichen Motortod eskalieren kann. Entscheidend ist bei gebrauchten C3 also eine lückenlos nachvollziehbare Wartungshistorie!

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



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



Der C3 Aircross ist ein wenig breiter, ein wenig höher und ein wenig länger als der Normal-C3, aber deutlich teurer

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- **ABS-Block (Baujahr 2017)**
- **Seitenairbags (Baujahr 2017)**
- **Hinterachse (Bj. 2018-2019)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Technisch ist es annähernd bedeutungslos, um welches Baujahr es sich beim C3 handelt. Verschleiß- und Gesamtzustand sind entscheidend. Gleiches gilt für die ersten Baujahre, deren Zahnriemen nun fällig wird. 2020 erfolgte ein Facelift mit leicht geänderter Optik und ab da serienmäßigen LED-Scheinwerfern.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die am weitesten verbreitete Linie "You!" ist aktuell Grundausstattung und ähnelt dem bisherigen "Feel!". An Bord sind Klimaanlage, Funk-ZV, Fensterheber und Bluetooth. Mehr ist hier absolut nicht nötig und dürfte sich in puncto Mehrkosten nicht rentieren.

Was kostet er?

Rund 1600 C3 sind zum Redaktionsschluss in Deutschland inseriert – keine riesige Zahl, die zudem durch Aircross- und Picasso-Modelle verfälscht wird. Gute Exemplare fangen bei 6000 Euro an. Mit weniger als 50 000 Kilometern nähern sich die Preise jedoch rasant dem aktuellen Neupreis von 12 890 Euro an.

Fahrzeugpreise in Euro*	Betriebskosten in Euro						
	Jahr	PT 82	PT 110	HDI 100	im Jahr	PT 82	PT 110
2023	16 244,-	16 586,-	17 041,-	Steuer	54,-	40,-	152,-
2022	13 990,-	15 044,-	15 216,-	Haftpflicht	503,-	488,-	506,-
2021	13 104,-	13 957,-	13 588,-	Teilkasko	180,-	223,-	291,-
2020	12 315,-	13 081,-	12 547,-	Vollkasko	468,-	561,-	592,-
2019	11 685,-	12 608,-	11 329,-	Wartung	179,-	196,-	222,-
2018	11 053,-	11 891,-	9 887,-	l/100 km	4,8 S	4,6 S	3,7 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C3 der dritten Generation ist ein zuverlässiges Auto. Bei Fahrzeugen mit 1,2-Liter-Motor darauf achten, dass der Zahnriemenwechsel rechtzeitig durchgeführt wurde, möglichst nach maximal 80 000 Kilometern – das Risiko eines Motorschadens ist sonst vergleichsweise hoch. *Peter Falkenhagen*

Tests in diesen Ausgaben

1.6 BlueHDI 100: Vergleichstest 4/17; PureTech 110 (Facelift): Vergleichstest 6/22; PureTech 110 (Facelift, als technisch unveränderter Aircross): Kurzttest 20/21.

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

Dacia Sandero

Das Einstiegsmodell der Marke gehörte als Neuwagen zu den preisgünstigsten Autos auf dem deutschen Markt. Wie schlägt sich der Sandero als Gebrauchter?



Die von 2012 bis 2020 angebotene zweite Modellgeneration des Sandero besaß wieder die bewährte Technik der Muttermarke Renault. Viele Jahre starteten die Preise für Sandero II mit drei Jahren Neuwagengarantie weit unter 10000 Euro. Ein wahres Sonderangebot, das gegenüber dem Vorgänger dennoch einige Vorteile bot. Servolenkung, Seitenairbags und ESP gehörten bei allen Varianten zur Serienausstattung – auch beim Stepway im modischen SUV-Outfit. Diese Variante war bei Neukäufern sehr beliebt, wird deshalb auch aus zweiter Hand häufig angeboten.

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

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

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

Peter Wolkenstein



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Bei überschaubaren Laufleistungen unter 60000 km starten frühe Sandero II ab etwa 4500 Euro, für fünf Jahre alte TCe 90 unter 50000 km sind noch immer mindestens 9000 Euro anzulegen. Die beliebten Stepway-Ausführungen kosten rund 1000 Euro mehr.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	SCe 75	TCe 90	dCi 90	im Jahr	SCe 75	TCe 90	dCi 90
2022	–	–	–	Steuer	48,–	46,–	142,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	602,–	605,–	628,–
2020	7447,–	9678,–	–	Teilkasko	135,–	157,–	189,–
2019	7148,–	9151,–	–	Vollkasko	409,–	435,–	530,–
2018	6831,–	8156,–	9172,–	Wartung	147,–	161,–	187,–
2017	6174,–	7173,–	8181,–	l/100 km	4,9 S	4,9 S	3,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Fiat 500

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

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

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

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

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

heckscheibe und elektrischer Betätigung steigert den Erlebniswert dank Frischluftvergnügen erheblich.

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

Bei der Besichtigung stets das Wartungsheft kontrollieren und den Antrieb auf Undichtigkeiten prüfen. Während der 1,2-Liter-Vierzylinder ab und an beim Kaltstart streikt, gehören überhitzte Motoren beim 500 zu den häufigen Ausfallursachen. Da sollte man beim Kauf einen kühlen Kopf bewahren.

Marcus Peters





Der Gepäckraum fasst 185 Liter, bei umgelegter Rücklehne bis zu 610 Liter. Seit Facelift 2015: Scheinwerfer in Linsenoptik



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Großes Gebrauchtsangebot, dennoch recht stattliche Preise: Unter 4500 Euro geht selbst bei frühen 1.2 um 100 000 km wenig. Knapp das Doppelte muss man für ein Faceliftmodell anlegen, soll es weniger als 40 000 km gelaufen sein. 500e starten ab 18 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	0.9	1.2	1.4 T	im Jahr	0.9	1.2	1.4 T
2022	–	12 337,–	20 351,–	Steuer	18,–	26,–	116,–
2021	–	11 549,–	19 089,–	Haftpflicht	425,–	426,–	352,–
2020	11 649,–	10 166,–	16 279,–	Teilkasko	186,–	191,–	429,–
2019	10 945,–	9 295,–	15 348,–	Vollkasko	464,–	441,–	688,–
2018	10 281,–	8 391,–	14 442,–	Wartung	157,–	181,–	239,–
2017	9 557,–	–	13 493,–	I/100 km	4,1 S	4,8 S	6,0 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Ford Fiesta

Mitte 2023 endete die Produktion und damit auch die Geschichte des Fiesta. Ist die letzte Generation des Kleinen aus Köln als Gebrauchtwagen eine Empfehlung?

Die Erfolgsgeschichte des Ford Fiesta begann 1976 – und endete Mitte 2023 mit der Einstellung des Kleinwagens in der achten Generation. Die startete im Juli 2017 zu Preisen ab rund 13 000 Euro in der Basis, das mit Vollausrüstung angebotene Topmodell ST X mit 200 PS starkem Turbo-Dreizylinder kostete zuletzt 31 000 Euro.

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

radeauslaufs geht, denn der Fiesta liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten stabil. Fahrwerk können sie bei Ford, das hat schon der Vorgänger bewiesen.

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

Eher unauffällig ist der Typ FHH auch bei Rückrufen, die meist nur kleine Produktions-Chargen betrafen. Generell sind es eher Kinkerlitzchen, die nerven können,

wie rasch abnutzende Sitzbezüge oder sich lösende Türdichtungen.

Trotzdem können wir keine Entwarnung geben, denn ein Punkt ist zwingend im Auge zu behalten. Das ist der im Ölbad laufende Zahnriemen der Einliter-Dreizylinder-Eco-Boost-Motoren, die das Antriebsprogramm klar dominieren. Bei Befüllung mit einem anderen Öl als dem von Ford vorgeschriebenen (Freigabe WSS-M2C948-B) droht ein kapitaler Motorschaden als Folge von Gummiablösungen und Rissen. Keine besonderen Ansprüche an den Schmierstoff stellen nur der 1,1-Liter-Sauger – der fast nur für den Stadtverkehr taugt – und der 1.5 TDCi als einziger Diesel. Finger weg heißt es daher bei einem Fiesta ohne belegbare Wartungshistorie.
Uli Holzwarth/Jörn Thomas





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

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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten Fiesta VIII ist üppig. Rund 13 000 Euro markieren die Untergrenze, soll es ein 1.0 EcoBoost mit 125 PS und weniger als 50 000 km sein. Stand März 2024 sind zudem noch zahlreiche Neufahrzeuge mit Tageszulassungen aller Leistungsklassen verfügbar. Hier geht es bei rund 18 500 Euro für die 100-PS-Variante los. Mindestpreis für einen Fiesta ST unter 20 000 km: rund 20 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.1	1.0 EB ²⁾	1.0 EB ³⁾	im Jahr	1.1	1.0 EB ²⁾	1.0 EB ³⁾
2022	-	16 734,-	-	Steuer	60,-	40,-	22,-
2021	-	15 833,-	16 004,-	Haftpflicht	523,-	515,-	485,-
2020	11 813,-	14 590,-	14 254,-	Teilkasko	249,-	277,-	334,-
2019	11 204,-	12 927,-	12 880,-	Vollkasko	706,-	690,-	766,-
2018	10 502,-	12 205,-	11 614,-	Wartung	176,-	183,-	183,-
2017	9 527,-	10 992,-	10 554,-	l/100 km	5,1 S	4,6 S	4,2 S

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Honda Jazz

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



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

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

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

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



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Austausch Airbag-Inflatoren
- Sicherheitsgurt hinten Mitte: Prüfung/Austausch Sensor

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Einen Jazz 1.3 i-VTEC mit Comfort-Ausstattung und Laufleistungen bis maximal 50 000 km gibt es ab etwa 12 500 Euro, für die CVT-Automatik muss man rund 1000 Euro mehr einplanen. Beim viel selteneren Jazz 1.5 Dynamic ab 2018 mit 130 PS und vergleichbaren Laufleistungen starten die Preise erst bei 17 500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.3	1.3 CVT	1.5
2022	–	–	–
2021	17 616,–	–	17 904,–
2020	15 729,–	–	16 385,–
2019	14 479,–	–	15 346,–
2018	13 233,–	11 621,–	14 033,–
2017	12 394,–	10 908,–	12 225,–

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.3	1.3 CVT	1.5
Steuer	72,–	50,–	106,–
Haftpflicht	509,–	509,–	532,–
Teilkasko	322,–	322,–	429,–
Vollkasko	667,–	667,–	1015,–
Wartung	182,–	183,–	197,–
/100 km	5,1 S	4,6 S	5,9 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

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

Hyundai i10

Die zweite Generation des Viertürers war von 2013 bis 2020 eine praktische und solide Bereicherung bei den Kleinwagen. Was taugt er als Gebrauchter?



Die Ende 2013 eingeführte zweite Generation des i10 bedeutete für Hyundai einen großen Sprung bei den Kleinwagen. Der in der Türkei gebaute i10 war im Vergleich zum Vorgänger sowohl qualitativ als auch fahrdynamisch ein bedeutender Fortschritt, fuhr auf Antrieb auf Augenhöhe mit der etablierten Kleinwagen-Konkurrenz. Zum Modelljahr 2017 folgte ein Facelift, es brachte dezente Kosmetik an Front und Heck sowie Updates bei Infotainment und Assistenz.

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

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

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

Im Alltag überzeugt der i10 mit problemlosem Fahrverhalten, die mäßige Bremsleistung erfreut aber weniger. In puncto Zuverlässigkeit liegt er in der ADAC-Pannenstatistik nur im Mittelfeld, blieb bislang allerdings von offiziellen Rückrufen verschont. Als Schwachstellen des kleinsten Hyundai haben sich bislang Ölverlust am Antrieb, ein erhöhter Verschleiß von Kupplung und Bremsen, Defekte an der Beleuchtungseinrichtung und an den Radaufhängungen offenbart. Außerdem bemängeln viele Besitzer die schwache Wirkung der Klimaanlage. *Annette Bender-Napp*



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Bislang keine Rückrufe

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Da der i10 von Anlaufschwierigkeiten verschont blieb, gibt es im Grunde keine Einschränkungen. Bei späten Zulassungen des Typs IA profitiert man noch von der fünfjährigen Hyundai-Neuwagentgarantie, sofern alle Inspektionen dokumentiert sind. Kollisions- und Spurwechselwarner gab es erst ab dem Facelift 2017.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Das Gebrauchttangebot beim i10 ist nicht üppig, die Preise sind relativ hoch. Exemplare mit Klimaanlage und weniger als 50 000 km kosten mindestens 6500 Euro (1.0), späte 1,2-Liter nach dem Facelift 2017 mit maximal 30 000 km sind erst ab 9000 Euro zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro*	Betriebskosten in Euro		
	1.0	1.2	1.0 LPG
Jahr			
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	8362,–	–	–
2019	7031,–	10 264,–	–
2018	6367,–	8760,–	6547,–
2017	5590,–	7750,–	5846,–
im Jahr			
Steuer	46,–	64,–	38,–
Haftpflicht	448,–	448,–	448,–
Teilkasko	161,–	169,–	161,–
Vollkasko	413,–	406,–	413,–
Wartung	161,–	188,–	181,–
l/100 km	4,7 S	4,9 S	6,5 LPG

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Hyundai i20

Seit 2009 behauptet sich der i20 im Revier der Kleinwagen von Opel, VW und Co. Sein Markenzeichen sind das nüchterne Design und die gute Verarbeitung.



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

Es gibt drei Varianten des GB zur Auswahl. Neben dem klassischen Viertürer war der i20 ab 2016 auch als Active mit einem modischen Outdoor-Outfit erhältlich. Der Zweitürer, genannt Coupé, wurde dagegen 2018 mit der Modellpflege aus dem Programm genommen.

Alle Varianten bieten genug Platz für Erwachsene im Fond, und der Gepäckraum (326 Liter) ist für diese Klasse gut dimensioniert. Auch vorne ist genügend Platz vorhanden, die Sitzposition und Bedienung sind komfortabel, die Materialauswahl sowie die Verarbeitung wirken solide. Die üppig bemessene, fünfjährige Herstellergarantie gilt bei späten Baujahren noch heute.

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

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



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



i20 Active mit Outdoor-Anstrich: Dazu gehören Dachreling, Rundumbeplankung und minimal mehr Bodenfreiheit

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Bis zum Redaktionsschluss (April 2024) lagen keine Rückrufe für den i20 GB vor

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Die fünf Jahre gültige Fahrzeuggarantie läuft für späte Exemplare ab 2019 erst dieses Jahr aus. Seit dem Facelift war der i20 wahlweise mit einem recht problemlosen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe statt der veralteten Vierstufen-Wandlerautomatik zu haben.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Untypisch für Kleinwagen finden sich einige Exemplare mit sehr hohen Laufleistungen. Ein Qualitätsindiz? Unter 100 000 km liegen frühe GB bei 7000 bis 8000 Euro. Für 9000 bis 11 000 Euro gibt's weniger Kilometer und mehr Extras. Turbo-i20 liegen knapp darüber.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	1.2	1.4	1.0 T	im Jahr	1.2	1.4	1.0 T
2022	–	–	–	Steuer	74,–	92,–	44,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	516,–	540,–	486,–
2020	11 877,–	–	15 105,–	Teilkasko	232,–	246,–	226,–
2019	10 759,–	–	13 003,–	Vollkasko	524,–	552,–	606,–
2018	9715,–	11 670,–	11 604,–	Wartung	188,–	195,–	201,–
2017	9020,–	10 493,–	10 520,–	I/100 km	5,1 S	5,5 S	4,6 S

Quelle: DAT Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Kia Rio

Vergangenes Jahr wurde der unpräzise Koreaner in Rente geschickt. Als Gebraucher besticht er mit guter Qualität und teils noch gültiger Herstellergarantie.



Der Kia Rio des Typs YB, der 2017 auf den Markt kam und Mitte 2023 vorerst ohne Nachfolger in Rente geschickt wurde, wird oft als „erwachsen“ beschrieben, vereint er doch die Effizienz eines Kleinwagens mit einem komfortablen Fahrverhalten sowie einem geräumigen Innenraum. Der letzte Rio ist gut verarbeitet, ordentlich ausgestattet, lässt sich vollkommen rätselfrei bedienen und profitiert von einer siebenjährigen Herstellergarantie. Mit Ausnahme der langen Garantiezeit also nüchterne Vorzüge, die auch zu einem Kleinwagen aus teutonischer Produktion passen könnten. Das liegt daran, dass der Rio, obwohl im koreanischen Gwangmyeong gebaut, gezielt auf den europäischen Markt zugeschnitten und entwickelt wurde. Und so erfüllte er schon als Neuwagen viele Testkriterien, die wir so gern streng unter die Lupe nehmen.

Und er behauptet sich auch als Gebraucher – speziell mit dem lebendigen Dreizylinder-Turbo-Benziner mit 100 oder 120 PS unter der Haube. Schwachstellen sind selten, jedoch können Motoren, die oft kalt oder auf kurzen Strecken gefahren werden, zu Ölverdünnung und Verkokungen neigen. Natürlich ist das gerade im Stadtbetrieb nicht unüblich für moderne, aufgeladene Motoren mit Direkteinspritzung. Das 120-PS-Modell erreicht seine Mehrleistung erst bei 6000 Umdrehungen, während das Drehmoment von 142 Newtonmetern bei beiden Varianten identisch ist.

Zum Facelift im Juli 2020 führte Kia eine elektrische Unterstützung für den 1.0-T-GDI-Antrieb ein, wodurch die 120-PS-Version eine leichte Elektro-Schubhilfe erhielt. Der Zustand des dazu verwendeten Riemens sollte im Alter geprüft werden. Die Kupplungssteuerung erfolgt seitdem elektrisch, was für einen konstant bleibenden Schleifpunkt sorgt, jedoch ziemlich synthetisch wirken kann. Im Eco-Modus realisiert das iMT-System selbsttätig eine Segelfunktion, um den Verbrauch zu optimieren. Außerdem gab es dezente optische Veränderungen, einen größeren Infotainment-Bildschirm und im Detail verbesserte Assistenzsysteme.

Andreas Jüngling



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



Im Fond finden selbst Großgewachsene ein für diese Klasse gutes Platzangebot vor – trotz übersichtlicher Außenmaße

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Im leichten Kleinwagen genügt prinzipiell auch die turbolose Basis zur täglichen Fortbewegung. Die aufgeladenen Dreizylinder bieten aber doch deutlich mehr Fahrfreude und Überholbarkeit. Recht selten sind die enorm sparsamen Euro-6-Diesels.

	1.2	1.0 T-GDI	1.4 CRDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1248	998	1396
Leistung	62 (84) bei 1/min bei 6000	88 (120) bei 6000	66 (90) bei 4000
max. Drehm.	122 bei 4000	175 bei 1500	240 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1230/370	1280/370	1230/370
Länge x Breite x Höhe	4065 x 1725 x 1450	4065 x 1725 x 1450	4065 x 1725 x 1450
Gepäckraum	325-980	325-980	325-980
Höchstgeschw.	173	190	175

Welches Modelljahr?

Das Facelift 2020 modernisierte den Rio zwar an einigen Stellen, wirklich notwendig erscheint es jedoch nicht. Dank der astreinen Langzeitqualität und der siebenjährigen Garantie können Sie getrost auch frühe Exemplare nehmen und dabei richtig Geld sparen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Frühe Exemplare beginnen bei 8500 Euro vom reputableen Händler und mit wartungsheftig gepflegten 100 000 Kilometern. Diese 1,4-Liter-Sauger dürften die langlebigsten Motoren sein. Je nach Laufleistung zieht der Preis linear bis etwa 14 000 Euro an, darüber beginnen derzeit noch die letzten Lager-Neuwagen.

Fahrzeugpreise in Euro⁹⁾

Jahr	1.2	1.0 T-GDI	1.4 CRDI
2022	15 186,-	18 493,-	–
2021	14 213,-	17 479,-	–
2020	13 119,-	16 471,-	–
2019	11 958,-	15 291,-	–
2018	11 248,-	13 565,-	10 205,-
2017	9 464,-	–	9 107,-

Quelle: DAT; ⁹⁾Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Sebastian Kopp

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mazda 2

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



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

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

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

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

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

Uli Holzwarth



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Bei 10 000 Euro geht es los, soll es ein DJ1 mit Klima und weniger als 50 000 km sein. Facelift-Modelle von 2020 mit 90 PS und weniger als 30 000 km konkurrieren zu Preisen um 15 000 Euro mit neuen Prime-Line-Modellen und deren sechsjähriger Garantie.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	G 75	G 90	G 115	im Jahr	G 75	G 90	G 115
2022	15 319,-	16 497,-	18 507,-	Steuer	60,-	62,-	88,-
2021	14 500,-	15 597,-	17 537,-	Haftpflicht	520,-	519,-	435,-
2020	12 148,-	14 349,-	13 450,-	Teilkasko	320,-	331,-	315,-
2019	11 516,-	13 584,-	11 921,-	Vollkasko	706,-	733,-	736,-
2018	10 885,-	12 607,-	10 856,-	Wartung	189,-	195,-	220,-
2017	10 163,-	11 831,-	9 567,-	I/100 km	4,7 S	4,9 S	5,4 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mini

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



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

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

Obwohl der Zweitürer auf 3,82 Meter gewachsen ist, sollte man ihn weiterhin eher als erweitertes Pärchenauto verstehen. Selbst der 16 cm längere Viertürer bietet keinen deutlich größeren Fond- und Gepäckraum. Ausreichend Platz schafft erst der im Herbst 2015 völlig neu aufgelegte Clubman, der in der Kompaktklasse antritt und die gleiche Basis wie der BMW Einser nutzt. Nach der kleinen Modellpflege im Frühjahr 2021 hatte der Mini zwar serienmäßig LED-Scheinwerfer, das Arsenal an Assistenzeinrichtungen blieb aber eher knapp. Zu den beliebtesten Modellen zählte zuletzt die Elektro-Version Cooper SE. Wer den gebraucht kaufen will, sollte auf ein Protokoll des Batteriezustandes bestehen. *Sebastian Renz*



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



Ein 136-PS-Cabrio von 2018 kostet ab 17 000 Euro, ein 2018er-Clubman – ebenfalls um 80 000 km – beginnt bei 15 000 Euro

Checkpunkte:

- Motor früher B38 getauscht?
- Erledigung evtl. Rückrufe?
- Bremsen/Beleuchtung
- Ablaufdatum der aktiven Motorhauben-Gasfedern (AU)
- Anschlagpuffer Stoßdämpfer

Rückrufe:

- Zehn Rückrufe, u.a. Airbag, Bruch Spurstange/Schwenklager, Brandgefahr (SE)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Aufgrund der B38-Probleme bei Dreizylinder-Minis erst ab Produktion April 2015 zuschlagen. Im Herbst 2017 gab es neue Motoren, alle Dreizylinder haben im Mini seitdem 1,5 Liter Hubraum. 2018 ersetzten Doppelkuppler bei den Benzinern die Sechs- und Achtgang-Wandlerautomaten. Das Facelift im März 2021 brachte nur stilistische Änderungen – auch für den seit Anfang 2020 erhältlichen, rein elektrisch angetriebenen Cooper SE mit 184 PS (135 kW).

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Hohes Preisniveau: Selbst frühe Mini One um 100 000 km gibt es kaum unter 8000 Euro. Wer auf Laufleistungen unter 50000 km und auf Exemplare nach der Modellpflege 2018 besteht, muss deutlich tiefer in die Tasche greifen. Mit diesen Vorgaben kostet beispielsweise der Mini Cooper mindestens 15 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	One	Cooper	Cooper S	im Jahr	One	Cooper	Cooper S
2022	17 329,-	19 430,-	–	Steuer	58,-	50,-	116,-
2021	16 376,-	17 190,-	22 994,-	Haftpflicht	490,-	482,-	475,-
2020	15 609,-	16 103,-	20 905,-	Teilkasko	227,-	263,-	427,-
2019	14 518,-	15 283,-	18 531,-	Vollkasko	599,-	588,-	672,-
2018	13 804,-	14 547,-	16 703,-	Wartung	196,-	216,-	243,-
2017	11 896,-	13 771,-	15 443,-	/100 km	4,8 S	4,5 S	5,7 S

Quelle: DAT; * Händlereinkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

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

Mitsubishi Space Star

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



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

Dennoch avancierte der stets viertürige Kleinwagen auch hierzulande rasch zum Bestseller im Mitsubishi-Modellprogramm, der von 2013 bis Ende 2023 in Deutschland 176392 Käufer fand. Bei denen punktete der Space Star neben seinen praktischen Talenten als recht geräumiger Stadtfliitzer auch mit Zuverlässigkeit, der fünfjährigen Werksgarantie und günstigen Preisen. Für Aufmerksamkeit sorgten einst Dumpingaktionen fürs Basismodell, das mit 6990 Euro dem Dacia Sandero als billigster Neuwagen Konkurrenz machte.

Doch diese Zeiten sind vorbei, selbst das Einstiegsmodell steht nun mit 11990 Euro (Stand Februar 2024) in der Preisliste – in der Gunst der Gebrauchtkäufer aber sowieso nicht ganz oben. Auch Secondhand-Käufer wählen vorzugsweise eines der zahlreichen rabattierten Sondermodelle mit attraktiven Extras, für die sich rund 80 Prozent der Neukäufer entschieden haben. Die Topausstattung ist nur dann eine Überlegung wert, wenn es unbedingt die CVT-Automatik sein soll, weil es die nur in dieser Kombination gab.

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

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

Uli Holzwarth



Ansehnlich gestaltetes Hartplastik-Cockpit mit simpler Bedienung



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Erkennung des Batterieladestands (Software-Update)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Das Gebrauchtsangebot ist überschaubar, Modelle mit Basismotor überwiegen. Frühe Exemplare mit Klima und weniger als 60000 km gibt es ab rund 6000 Euro, Faceliftmodelle ab 2020 starten erst bei 8500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	1.2 ²⁾	1.2 ³⁾	Im Jahr	1.0	1.2 ²⁾	1.2 ³⁾
2022	–	11358,–	–	Steuer	40,–	60,–	58,–
2021	–	10753,–	–	Haftpflicht	472,–	477,–	473,–
2020	8280,–	9773,–	11293,–	Teilkasko	233,–	242,–	246,–
2019	7560,–	–	10400,–	Vollkasko	629,–	587,–	612,–
2018	6814,–	–	9412,–	Wartung	166,–	181,–	186,–
2017	6127,–	–	–	l/100 km	4,6 S	5,0 S	4,9 S

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Nissan Micra

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



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

Es gab nur einen Dreizylinder-Benziner, der als Sauger 80 und mit Kompressor 98 PS leistet. Letzterer schaltet sich erst bei 3000 Umdrehungen zu – eine ebenso ungewöhnliche wie unharmonische Art der Aufladung, weil es gerade bei niedrigen Drehzahlen am Durchzug hapert. Unter Normbedingungen mag der Micra DIG-S sparsam sein, im Alltag aber verbraucht der aufgeladene Motor viel. Immerhin ist er zuverlässig – ein oft entscheidender Faktor für Gebrauchtkäufer. Und Rost war schon beim Vorgänger K12 (2003 bis 2010) kein Thema mehr, obwohl Nissan sowohl bei jenem als auch beim K13 im Hinblick auf den Korrosionsschutz nicht gerade großzügig war.

In puncto Qualität liegt der Micra K13 unter dem Niveau der Konkurrenz – und dem früherer Generationen. Klappern ist typisch, durchgesessene Sitze ebenso. Hinzu kommen insgesamt zehn Rückrufe und Serviceaktionen, die aber nicht alle vom KBA überwacht wurden.

Mit vier Sternen erreichte der Micra beim Euro-NCAP-Crashtest 2010 für einen Kleinwagen ein gutes Ergebnis. Er kam serienmäßig mit sechs Airbags und ESP, aber anders als die größeren Nissan-Modelle ohne Assistenzsysteme. Auf der Straße ist er weder sehr agil noch besonders komfortabel, Kurvenverhalten und Bremsen entsprechen immerhin dem Klassendurchschnitt. Achten sollte man bei der Besichtigung auf Ölverlust, Achsaufhängungen und funktionierende Scheinwerfer sowie Rückleuchten. *Henning Busse*



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



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

Checkpunkte:

- Ölverlust am Antrieb
- Übermäßiger Verschleiß an Achsaufhängungen
- Verkokte Injektoren
- Beleuchtungsanlage
- Bremsenverschleiß

Rückrufe:

- Insgesamt zehn Rückrufe, die aber nicht alle Modelle betrafen. Stets prüfen!

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Im Juni 2013 gab es ein kleines Facelift (beim Händler ab September 2013), das sich aber auf eine umgestaltete Front und neue Scheinwerfer beschränkte. Letztlich sind beim Micra eher der Pflegezustand und eine nachvollziehbare Historie wichtiger als das Modelljahr. Stets auf Erledigung von Rückrufen achten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die vergangenen drei Jahre sorgten für einen Preisschub bei Kleinwagen. Dennoch sollte man angesichts der Qualitäten des K13 nicht auf jede Forderung eingehen. Akzeptabel sind rund 4500 Euro für gepflegte Modelle früher Baujahre um 80000 km.

Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro		
Jahr	1.2	1.2 DIG-S	im Jahr	1.2	1.2 DIG-S
2021	–	–	Steuer	64,–	32,–
2020	–	–	Haftpflicht	485,–	485,–
2019	–	–	Teilkasko	165,–	181,–
2018	–	–	Vollkasko	432,–	523,–
2017	5478,–	–	Wartung	213,–	225,–
2016	4697,–	5596,–	l/100 km	5,0 S	4,3 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Dominik Ketel

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Opel Adam

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



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

Da viele Adam auf Kurz- und Mittelstrecken bewegt werden, sind die braven, preisgünstigen Vierzylinder-Sauger mit 70, 87 und 100 PS die Wahl der Vernunft, zudem am häufigsten anzutreffen. Ab Mitte 2014 gab es auch flotte Dreizylinder-Turbos mit 90 und 115 PS, deren Preisaufläge sich kaum jemals durch den Minderverbrauch reinfahren lassen. Auf Diesel verzichtete Opel, nicht aber auf eine LPG-Variante und das sportliche Modell Adam S mit 150 PS starkem 1,4-Liter-Turbomotor.

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

Obwohl der Adam von neun Rückruf-Aktionen betroffen war, sind Qualität und Zuverlässigkeit sehr ordentlich. Rost ist kein Thema, Ärger gibt es jedoch häufiger mit Zündspulen und Lecks an Klimaanlage und Wasserpumpe. Außen wie innen wirkt das Auto solide, liebevoll und adrett gemacht.

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

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



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



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

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Erladigung evtl. Rückrufe**
- **Klimaanlage/Wasserpumpe**

Rückrufe:

- **Insgesamt neun Rückrufe, darunter Lenkzwischenwelle (Verlust Lenkfähigkeit), Achsschenkelgelenk, Bruch Lenkgetriebe, Handbremse**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für den Stadtverkehr sind die 70 Basis-PS ausreichend, für alles andere machen die 1,4-Sauger mehr Sinn, der teure Dreizylinder-Turbo lohnt nur für Vielfahrer. Als Erbe der früheren GSi-Tradition hat der Adam S mit dem 150-PS-Turbo seinen eigenen Reiz.

	1.2	1.0 DI T	1.4 T	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4	
Hubraum	cm³	1229	999	1398
Leistung	kW (PS)	51 (70)	85 (115)	110 (150)
	bei 1/min	bei 5600	bei 5200	bei 4900
max. Drehm.	Nm bei 1/min	115 bei 4000	170 bei 1800	220 bei 2750
Leergewicht/Zuladung	kg	1086/369	1156/354	1178/387
Länge x Breite x Höhe	mm	3698 x 1720 x 1484	3698 x 1720 x 1484	3698 x 1720 x 1493
Gepäckraum	l/VDA	170–663	170–663	170–663
Höchstgeschw.	km/h	165	196	210

Welches Modelljahr?

Wer einen Dreizylinder-Turbo, ein Faltschiebedach oder die SUV-Optik des Adam Rocks sucht, wird erst ab Herbst 2014 fündig. Alle anderen können bedenkenlos auch zu frühen Exemplaren greifen – aber nur mit lückenlosem Scheckheft. Außerdem stets auf Erledigung eventueller Rückrufe achten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Frühe 1.2 mit rund 60000 km gibt es ab 7000 Euro, für 1,4-Liter-Sauger mit 100 PS muss man rund 1500 Euro mehr einkalkulieren. Gebrauchte Adam ab 2018 mit Dreizylinder-Turbo sind ab 11000 Euro zu haben, wenn die Laufleistung unter 40000 km liegen soll.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.2	1.0 DI T	1.4 T
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	16915,–
2019	10639,–	11526,–	15088,–
2018	9881,–	10316,–	13500,–
2017	8637,–	9365,–	11792,–

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2	1.0 DI T	1.4 T
Steuer	86,–	46,–	116,–
Haftpflicht	455,–	441,–	363,–
Teilkasko	154,–	178,–	237,–
Vollkasko	429,–	493,–	587,–
Wartung	172,–	185,–	215,–
l/100 km	5,3 S	4,9 S	5,9 S

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Opel Corsa

Als konsequente Weiterentwicklung des Vorgängers gilt der Corsa E als einer der Zuverlässigsten seiner Klasse. Große Mängelschwerpunkte sind ihm fremd.



Zum November 2014 modernisierte Opel den Corsa D mit vielen Detailmaßnahmen, neuem Design, verbesserten Motoren und komfortablerem Fahrwerk zum Corsa E, der Ende 2019 vom aktuellen Stellantis-Modell abgelöst wurde. Neben dem coupéhaften Dreitürer gab es wieder einen Fünftürer mit kantigerem Dach, das ihm eine Idee mehr Platz auf den Rücksitzen, aber keinen größeren Kofferraum bescherte. Klimabedienung und Infotainment stammten vom eng verwandten Adam, wobei der Sieben-Zoll-Touchscreen bereits die Möglichkeit zur Smartphone-Spiegelung über Apple CarPlay und Co. bietet.

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

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

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



Der OPC (oben) ist ein Kraftzweig mit 207 PS. Für flotten Fahrspaß genügt allerdings auch schon der solide 1.4 Turbo



Übersichtliches Cockpit mit solider Verarbeitung. Das Infotainment lässt sich mit dem Smartphone koppeln

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Sieben Rückrufe, u.a. Lenkgetriebe (bis 2016), Lambdasonden (1.2 & 1.4), Airbag-Module, Seitenairbags

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Ausgewogen, zuverlässig und flink sind die 1,4-Liter-Varianten – gerade als Turbo. Die nur minimal sparsameren Einliter-Dreizylinder setzen sich oft mit Verbrennungsrückständen zu. Kostenersparner greifen zur LPG-Variante oder zu den Euro-6-Dieselmotoren.

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Knapp 2000 Corsa E finden sich zum Redaktionsschluss im Netz. Schon ab rund 6000 Euro finden sich brauchbar ausgestattete Basisbenziner in gutem Zustand und mit unter 100.000 Kilometern. Nur wenig mehr kosten üppigere Ausstattungen. Wer lieber junge Exemplare will, findet solche mit halber Laufleistung ab ungefähr 11.000 Euro, meist mit vielen Extras.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.2	1.0	1.4	im Jahr	1.2	1.0	1.4
2022	–	–	–	Steuer	98,–	60,–	98,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	537,–	528,–	516,–
2020	–	–	–	Teilkasko	141,–	149,–	168,–
2019	8320,–	10 241,–	8432,–	Vollkasko	450,–	524,–	467,–
2018	7722,–	9136,–	7523,–	Wartung	198,–	200,–	214,–
2017	6905,–	8131,–	7090,–	l/100 km	5,7 S	5,0 S	5,7 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Peugeot 208

Der seit 2019 angebotene 208 der zweiten Generation geizt mit seinen Abmessungen, offenbart dafür als Gebrauchtwagen nur wenige kritische Problemstellen.

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

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

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

Deren Zahnriemen – Wechselintervall alle sechs Jahre bzw. 100 000 Kilometer – läuft im Ölbad. Hier muss die Spezifikation genau stimmen, damit die äußere Gummischicht des Riemens nicht angelöst wird und in der Folge die Ölzufuhr behindert, was dann im kapitalen Motorschaden endet. Schon einmaliges Nachfüllen mit nicht freigegebenem Öl kann hierfür der Grund sein!

Nur die Ruhe: Bis auf die ganz frühen 208 sind die Fahrzeuge noch im garantiefähigen Alter, sollten also ordnungsgemäß gewartet

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

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





265 bis 1004 Liter Stauraum sind selbst für einen Kleinwagen nicht gerade üppig – kurzes Parkmaß hin oder her



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



Obenliegende Instrumente nebst niedrigem Lenkrad sind stark gewöhnungsbedürftig

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie (Ölsorte!)**
- **Zahnriemen (1.2 PureTech)**
- **Fahrwerksgeräusche**
- **Software Infotainment**
- **Erledigung evtl. Rückrufe**

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Nicht gerade wenig. So kosten maximal fünf Jahre alte 208 unterhalb von 100 000 Kilometern mindestens 11 000 Euro. Dafür gibt's bei Citroën den identisch motorisierten C3 fast schon als Neuwagen. e-208 starten ab 16 500 Euro. Extras und mehr Leistung treiben auch die Gebrauchtpreise nach oben.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 100	HDI 100	e-208	im Jahr	PT 100	HDI 100	e-208
2022	18 167,-	18 853,-	24 848,-	Steuer	62,-	168,-	0,-
2021	17 192,-	16 152,-	22 640,-	Haftpflicht	519,-	523,-	550,-
2020	16 329,-	15 028,-	21 239,-	Teilkasko	280,-	348,-	248,-
2019	14 521,-	–	20 012,-	Vollkasko	754,-	797,-	821,-
2018	–	–	–	Wartung	209,-	221,-	165,-
2017	–	–	–	V/100 km	5,0 S	4,1 D	15,4 kWh

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Peugeot 208 PureTech 100: Vergleichstest gegen Mazda2: Heft 12/20.

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

Renault Twingo

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



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

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

Zehn Jahre nach dem Marktstart gibt es ein großes Angebot an Gebrauchten, das bei frühen Modellen mit rund 80000 km bei etwa 5500 Euro startet. Gar nicht so wenig, denn aktuell sind Neufahrzeuge schon ab 14500 Euro zu bekommen. Immerhin ist der Twingo gebraucht recht solide. Die Technik ist robust, die beiden Verbrenner und die Getriebe sind zuverlässig und anspruchslos, doch neigt das Motorlager zur Rissbildung und die Bremse zu erhöhtem Verschleiß.

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



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	SCE 65	TCe 90	TCe 110 GT
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	998	898	898
Leistung	kW (PS)	66 (90)	80 (110)
	bei 1/min	bei 5500	bei 5750
max. Drehm.	Nm bei 1/min	135 bei 2500	170 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1019/340	1076/308
Länge x Breite	mm	3615 x 1647	3595 x 1647
x Höhe		x 1557	x 1557
Gepäckraum	l/VDA	188-980	188-980
Höchstgeschw.	km/h	158	182

Welches Modelljahr?

Seit 2018 erfüllt der Twingo die Abgasnorm Euro 6c, hat gleichzeitig einen niedrigeren CO₂-Ausstoß. Der 110 PS starke Turbobenziner kam im November 2016 auf den Markt, das Doppelkupplungsgetriebe im Oktober 2015. Das Facelift 2019 brachte Motoren mit Euro 6d und weniger Verbrauch. Vermehrt gebraucht im Angebot: der 60-kW-starke Electric (seit 8/2020).

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Neu steht der Twingo aktuell ab 16000 Euro bei Vertragshändlern. Für rund acht Jahre alte SCE 70 unter 40000 km beginnen die Gebrauchtpreise bei etwa 6500 Euro. Facelift-TCe 90 um 50000 km gibt es ab 7000 Euro. Obwohl älter, sind die raren GT oft teurer.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	SCE 65	TCe 90	TCe 110	im Jahr	SCE 65	TCe 90	TCe 110
2022	13978,-	-	-	Steuer	64,-	48,-	84,-
2021	12600,-	-	-	Haftpflicht	478,-	460,-	406,-
2020	11844,-	-	-	Teilkasko	136,-	170,-	187,-
2019	-	9529,-	11016,-	Vollkasko	469,-	502,-	552,-
2018	-	8456,-	9782,-	Wartung	158,-	171,-	187,-
2017	-	7868,-	9092,-	l/100 km	5,2 S	4,8 S	5,6 S

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Twingo III 1.0 SCE (Vergleichstest: 21/14), Twingo III 0.9 TCe (Vergleichstest: 2/15), Twingo 1.0 SCE (Vergleichstest: 15/15), Twingo TCe 90 (Test: 21/19), Twingo Electric (Vergleichstest (18/21). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Renault Clio

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



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

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

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

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

Bernd Stegemann



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



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

Checkpunkte:

- Geräusche Steuerkette
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Acht Rückrufe: Beschädigung Bremsschlauch, lockere Radbolzen/Achsschenkel, Bruch Bremssattel v. r., Bruch Sitzrahmen hinten, Risse Radnaben vorn, Kurzschluss Lima, Ausfall Lenkunterstützung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der zähe 1,2-Liter-Einsteigermotor mit 75 PS taugt fast nur für den Stadtverkehr. Nehmen Sie den kleinen Turbo im TCe 90 – der ist viel engagierter und zudem etwas sparsamer. Auch bei den Dieseln bildet die 90 PS-Version die goldene Mitte.

	1.2 16V	TCe 90	dCi 90
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 1149	898	1461
Leistung	kW (PS) bei 1/min 54 (74) bei 5500	66 (90) bei 5250	66 (90) bei 3750
max. Drehm.	Nm bei 1/min 107 bei 4250	135 bei 2500	220 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg 1055/508	1084/504	1164/505
Länge x Breite x Höhe	mm 4063 x 1732 x 1448	4063 x 1732 x 1448	4063 x 1732 x 1448
Gepäckraum	l/VDA 300–1146	300–1146	300–1146
Höchstgeschw.	km/h 167	182	181

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Das Angebot in Deutschland ist überschaubar. Clio IV mit 90 PS-Benziner und mit Dieselmotor – die klare Minderheit – werden ab etwa 7500 Euro angeboten, die schlappe Basisvariante kostet 1500 Euro weniger. Kombis liegen etwa 500 Euro über den Limousinen.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.2 16V	TCe 90	dCi 90
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	10 328,–	–
2019	–	8697,–	10 406,–
2018	6974,–	8050,–	9082,–
2017	6388,–	7403,–	8300,–

Quelle: DAT; * Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.2 16V	TCe 90	dCi 90
Steuer	88,–	38,–	161,–
Haftpflicht	535,–	548,–	611,–
Teilkasko	158,–	165,–	374,–
Vollkasko	445,–	549,–	626,–
Wartung	179,–	185,–	201,–
l/100 km	5,6 S	4,7 S	4,0 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

Clio 1.2 16V 75: VT 15/13; TCe 90: VT 26/12, 5/13, 16/13, 12/14, 16/14, 16/15; dCi 110: FB 16/16; Clio Grandtour dCi 90: VT 6/13; Grandtour TCe 90: VT 3/15; Clio R.S. 200 EDC: FB 8/13, VT 11/13.

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

Renault Zoe

Anfangs belächelt, avancierte der Stadtfliitzer zum meistverkauften E-Auto in Europa. Jetzt ist der Zoe auch als Gebrauchter gut verfügbar. Lohnt der Kauf?



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

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

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

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



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



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

Checkpunkte:

- SOH-Wert des Akkus
- Erledigung evtl. Rückrufe
- Defekte Leistungselektronik

Rückrufe:

- Beschädigte Bremsschläuche
- Fehler an Parkbremse
- Bruchgefahr Radnaben vorn
- Kurzschlussgefahr Akku
- Lenkkraftunterstützung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Die frühen Zoe bis 2016, für Kaufinteressenten eher unattraktiv, sind auf dem Gebrauchtmrkt kaum vertreten, auch Modelle nach dem ersten Facelift 2017 sind eher selten. Ab der zweiten Modellüberarbeitung 2019 findet man mittlerweile jedoch genügend gebrauchte Zoe aller Motorvarianten. Die Batteriemiete entfiel im November 2020. Interessant sind aktuell vor allem jüngere Zoe mit dem großen 52 kWh-Akku, deren Preisniveau aufgrund großzügiger Neuwagenrabatte erheblich unter Druck geraten ist.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Hohe Rabatte drücken auf die Gebrauchtpreise. Im Februar 2024 gab es das Zoe-Topmodell mit 52 kWh-Akku schon ab 26 000 Euro. Das sollte in Preisverhandlungen bei allen Varianten berücksichtigt werden.

Fahrzeugpreise in Euro ^{1),2)}				Betriebskosten in Euro			
Jahr	R240	R90	R110	im Jahr	R240	R90	R110
2022	–	19 126,–	21 966,–	Steuer ³⁾	56,–	62,–	62,–
2021	–	16 163,–	18 562,–	Haftpflicht	595,–	599,–	599,–
2020	–	15 253,–	17 517,–	Teilkasko	149,–	164,–	164,–
2019	13 196,–	13 842,–	15 896,–	Vollkasko	596,–	605,–	605,–
2018	11 976,–	–	14 446,–	Wartung	109,–	109,–	109,–
2017	11 256,–	–	–	/100 km	14,6 kWh	13,3 kWh	14,0 kWh

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾mit Kautabatterie; ³⁾steuerbefreit für 10 Jahre ab Erstzulassung.

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Seat Ibiza

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



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

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

Im aktuellen Neuwagen-Programm beschränkt sich die Motorauswahl nurmehr auf den aufgeladenen Einliter-Dreizylinder mit 95 oder 115 PS. Secondhand-Käufer haben, je nach Modelljahr, mehr Auswahl. Allerdings wurde der 1.4 TDI schon 2020 ausgemustert, der Erdgasmotor 1.0 TGI folgte Anfang 2023. Im Dezember 2023 waren dann die Dreizylinder-Sauger nicht mehr bestellbar, zuletzt entfiel im Februar 2024 der 1,5-Liter-Vierzylinder-TSI mit 150 PS. Alle Motoren sind sauber nach Euro 6 (seit 2018/19 Euro 6d-Temp).

Bei der Kraftübertragung sind Schaltgetriebe Standard, für die Motoren ab 110 PS gibt es optional ein Doppelkupplungsgetriebe. Letzteres bei der Probefahrt stets checken, ob nichts ruckelt! Und klären Sie gleich, ob die Rückrufe abgearbeitet sind – es gab bislang einige. In Kürze: Probleme mit der Handbremse (bis 2018), einzelne Autos mit brandgefährdeter Klimaanlage (Modelljahr 2018) und mit inkorrekt angezogener Schraube an der Lenksäule (2017), Leckagen in der Einspritzanlage (2018 bis 2020) sowie an der Gasleitung im Fond (bis 2018), Ölverunreinigungen im Bremskraftverstärker (2019/20).

Carl Nowak



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



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

Checkpunkte:

- Bei DKG: Funktion ruckelfrei?
- Bremsen: Rost/Quietschen?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Gasleitung undicht (TGI)
- Klima-Hochdruckleitung
- Gassgenerator Fahrerairbag
- Handbrems-Hebelweg
- Öl im Bremskraftverstärker
- Sicherheitsgurtverschluss
- Funktion Gurtwarner

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Das 2021er-Facelift brachte ein hochwertigeres Cockpit; die früheren Modelljahre unterscheiden sich kaum. Das Erdgasmodell erhielt Anfang 2019 ein Getriebe mit sechs statt fünf Gängen. Diesel gab es nur bis 2020, den starken 1.5 TSI nur bis Januar 2024.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die weitaus größte Auswahl besteht bei den Einliter-Turbobenzinern mit 110/115 PS. Sie starten mit Laufleistungen bis 80 000 km bei etwa 12 000 Euro. Nach dem Aus für den starken 1.5 TSI sind junge Gebrauchtexemplare besonders interessant. Die Kosten mit maximal 30 000 km aber mindestens 18 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI	im Jahr	1.0 TSI	1.6 TDI	1.0 TGI
2022	–	–	13 459,–	Steuer	160,–	46,–	20,–
2021	–	–	12 224,–	Haftpflicht	449,–	479,–	478,–
2020	14 121,–	13 759,–	11 518,–	Teilkasko	250,–	337,–	229,–
2019	13 053,–	12 833,–	10 761,–	Vollkasko	597,–	649,–	592,–
2018	11 982,–	11 757,–	9967,–	Wartung	183,–	202,–	210,–
2017	10 821,–	10 318,–	9073,–	I/100 km	4,7 S	3,8 D	3,3 ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

²⁾kg CNG

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Skoda Fabia

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

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

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

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

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

Bereits zum Start im November 2014 (Limousine) und Januar 2015 (Kombi) war die straffe Motorenpalette durchgängig nach Euro 6 zertifiziert. Der 1.4 TDI mit drei Zylindern wurde selten verkauft und beim Facelift 2018 gestrichen. Die lethargischen

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

Im Alltag bereitet der Fabia nur selten Probleme. Was die Bilanz etwas trübt, sind ab Werk mit zu wenig Öl befüllte Getriebe bei den Modelljahren 2017 und 2018, vereinzelte Undichtigkeiten an Motor und Einspritzanlage sowie defekte Wasserpumpen. Achten Sie vor einem Kauf darauf, dass das optionale Doppelkupplungsgetriebe ruckfrei arbeitet. Im Infotainment-Display treten manchmal Pixelfehler auf, und die Trommelbremsen an den Hinterrädern quiet-schen gern. *Bernd Stegemann*





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

Sportlicher Auftritt: Der Monte Carlo mit schwarzem Dach und ebensolchen 16- oder 17-Zöllern (o.). Innen überzeugt er mit gut geformten Sportsitzen



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



Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Gasgenerator Fahrerairbag
- Nockenwellenverstellung
- Leckende Einspritzdüsen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.0 MPI	1.2 TSI	Combi 1.4 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/3
Hubraum cm³	999	1197	1422
Leistung kW (PS)	55 (75)	81 (110)	77 (105)
bei 1/min	bei 5400	bei 5000	bei 4400
max. Drehm. Nm bei 1/min	95 bei 3000	175 bei 1400	250 bei 1750
Leergewicht/Zuladung kg	1080/455	1129/455	1208/455
Länge x Breite x Höhe mm	3997 x 1732 x 1467	3997 x 1732 x 1467	4257 x 1732 x 1467
Gepäckraum l/VDA	330-1150	330-1150	530-1395
Höchstgeschw. km/h	172	196	196

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Billig ist der Tscheche als Gebrauchter nicht zu kriegen: Ab 10000 Euro beginnt die Preisspanne für frühe 1.2 TSI mit 90 PS und weniger als 50000 km. Facelift-Modelle ab 2018 mit dem quirligen 110-PS-Dreizylinder-Turbo sind bei Laufleistungen um 40000 km kaum unter 11500 Euro zu haben, wobei sich der Aufpreis für die praktische Kombi-Variante meist in überschaubaren Grenzen hält. Diesel sind sehr selten.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.4 TDI ²⁾	im Jahr	1.0 MPI	1.2 TSI	1.4 TDI ²⁾
2022	-	-	-	Steuer	48,-	50,-	172,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	487,-	467,-	463,-
2020	-	15630,-	-	Teilkasko	184,-	245,-	295,-
2019	11837,-	14171,-	-	Vollkasko	450,-	560,-	564,-
2018	9891,-	12645,-	12143,-	Wartung	162,-	185,-	196,-
2017	8817,-	10769,-	10634,-	l/100 km	4,8 S	4,7 S	4,1 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Smart Fortwo, Forfour

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

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

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

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

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

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

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

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





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



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Fehler Knie-Airbagmodul
- Verankerung Rücksitzlehne
- Vorderachsschenkel links (Bruchgefahr)
- Kontakt Hochvoltbatterie
- Sicherung Handbremsseilzug

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Frühe Exemplare des Fortwo 453, gut erhalten und mit weniger als 40 000 Kilometern auf der Uhr, werden als Benziner ab 8000 Euro angeboten. Das gefragte Cabrio kostet mindestens 3000 Euro mehr, während ein Forfour mit Basisdreizylinder kaum teurer kommt als ein Fortwo mit vergleichbaren Laufleistungen.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0	0.9 T	EQ	im Jahr	1.0	0.9 T	EQ
2022	–	–	12 399,–	Steuer	58,–	64,–	39,– ²⁾
2021	–	–	11 643,–	Haftpflicht	427,–	406,–	380,–
2020	–	–	10 308,–	Teilkasko	129,–	148,–	119,–
2019	9282,–	10 777,–	9716,–	Vollkasko	390,–	408,–	381,–
2018	8239,–	9567,–	8989,–	Wartung	152,–	161,–	129,–
2017	7350,–	8541,–	8488,–	V/100 km	5,0 S	5,2 S	13,9 kWh

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾steuerbefreit für 10 Jahre ab Erstzulassung. Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Suzuki Swift

Die gerade abgelöste sechste Generation des kleinen Japaners geht den Weg der Leichtigkeit. Der Swift punktet mit niedrigen Verbräuchen und Zuverlässigkeit.



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

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

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

Die kompakten Abmessungen gehen jedoch nicht zu Lasten des Platzangebots, das klassenüblich ausfällt. In Sachen Zuverlässigkeit wird der Swift dem guten Ruf japanischer Hersteller gerecht und zeigt sich unauffällig. Im Juli 2019 wurden rund 15 500 Autos wegen eines Fehlers im Airbag-Steuergerät zurückgerufen und nach dem Kaltstart schaltet sich der erste und zweite Gang des Sechsgang-Getriebes des Sport etwas störrisch.

Die Rostvorsorge ist gut, aber nicht perfekt, daher lohnt genaues Hinsehen und eventuelles Nachbessern nach dem Kauf. Am besten passt der seltene Einliter-Turbobenziner zum Swift, mit Schaltgetriebe und unter 60 000 km derzeit ab 12 000 Euro zu haben. Mehr Fahrspaß bietet der knackig abgestimmte und stets vollausgestattete Sport ab rund 15 000 Euro.

Carl Nowak



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



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

Checkpunkte:

- Erledigung evtl. Rückrufe
- Rost am Unterboden

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.2	1.0 Boosterj.	1.4 Boosterj.
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum cm³	1242	998	1373
Leistung kW (PS) bei 1/min	66 (90) bei 6000	82 (111) bei 5500	103 (140) bei 5500
max. Drehm. Nm bei 1/min	120 bei 4400	170 bei 2000	230 bei 2500
Leergewicht/Zuladung kg	915/450	940/440	1045/400
Länge x Breite x Höhe mm	3840 x 1735 x 1480	3840 x 1735 x 1480	3890 x 1735 x 1480
Gepäckraum l/VDA	265-947	265-947	265-947
Höchstgeschw. km/h	180	195	195

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Ab 9000 Euro geht es beim 1.2 um 100 000 km los. Der 1.0 Turbo startet ab 12 000 Euro, ein Sport ab 15 000 Euro, jeweils mit Laufleistungen bis 60 000 km. Automatik- und Allrad-Swift sind seltener und teurer.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.2 Eco	1.0	1.4
2022	-	-	-
2021	-	-	-
2020	13 207,-	-	15 642,-
2019	11 710,-	12 079,-	13 863,-
2018	10 100,-	10 778,-	12 369,-
2017	9 079,-	9 686,-	-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Toyota Yaris

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



Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Das Gebrauchtangebot ist beim Yaris von einer großen Preisspanne gekennzeichnet. Frühe 1.0i um 70000 km gibt es ab etwa 6500 Euro, vergleichbare 1.3 für rund 1000 Euro mehr. Hybrid-Yaris von 2019/20 unter 40000 km kosten noch mindestens 16000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0	1.5	Hybrid	im Jahr	1.0	1.5	Hybrid
2022	-	-	-	Steuer	50,-	74,-	30,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	497,-	495,-	562,-
2020	-	12 926,-	15 192,-	Teilkasko	179,-	210,-	255,-
2019	8562,-	11 691,-	14 245,-	Vollkasko	496,-	599,-	733,-
2018	7716,-	10 431,-	12 761,-	Wartung	179,-	197,-	210,-
2017	6939,-	9815,-	11 572,-	l/100 km	4,8 S	5,2 S	3,3 S

Quelle: DAT; * Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

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

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

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

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

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

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

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



Übersichtliches, klar strukturiertes Cockpit mit eingängiger Bedienung und optionaler Rückfahrkamera



Zur Vergrößerung des Gepäckraums lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **1.0: Kühlwasserstand?**
- **1.0: Wasserpumpe dicht?**
- **Kupplungsverschleiß**
- **Zustand Unterboden**

Rückrufe:

- **Gefahr des Ausfalls beider Bremskreise**
- **Gasgenerator Front-Airbags**

VW Polo

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

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

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

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

Update, das im Kurzstreckenbetrieb häufig das Ventil der Abgasrückführung verkoken lässt – ein typisches Diesel-Leiden. Dennoch muss die Software aufgespielt sein, sonst ist die Betriebserlaubnis in Gefahr. Beim 1.2 TDI führten Risse am Kraftstofffilter zu einem Rückruf. Bei Benzinern mit 1,2- und 1,4-Liter Hubraum, die vor Oktober 2011 gebaut wurden, kann sich die Steuerkette längen, und bei einigen sehr frühen Ottomotoren (bis 2010) versagen die Zündspulen.

Seit 2014 sind alle Modelle sauber nach Euro 6. Zudem zogen damals auf breiter Front neue kleine Benzinern in die Baureihe ein. Der Zahnriemen, der die Nockenwellen antreibt, muss erst nach 210 000 Kilometern gewechselt werden, doch in Einzelfällen streikt der Einlassnockenwellenversteller.

Zur Kraftübertragung auf die Vorderräder dienten Schaltgetriebe mit fünf oder sechs Gängen, für die stärkeren Aggregate gab es Doppelkupplungsgetriebe. Es handelt sich um das so genannte DQ 200, dessen Kupplungen als verschleißfreudig gelten. Achten Sie bei der Probefahrt auf weiches Anfahren und saubere Gangwechsel!

Das Raumangebot im Polo V reicht für vier Personen aus, Anmutung und Ausstattung sind etwas schlichter als im Golf. Der Gepäckraum fasst 280 bis 952 Liter. Der serienmäßige Zweitürer ist gebraucht günstiger als der Viertürer. Als Cross Polo mit Offroad-Optik war und ist der kleine VW sehr selten, und auch die optionalen Xenon-Scheinwerfer wurden nicht oft bestellt.

Dirk Gulde





Keine vier Meter lang, aber trotzdem ein erwachsenes, ausgewogenes Auto: der Polo aus der fünften Generation

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



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

Checkpunkte:

- Steuerkette (frühe Benziner)
- AGR-Ventil (Diesel)
- Doppelkupplungsgetriebe

Rückrufe:

- Kraftstoffsystem
- Nockenwellenversteller
- Magnetschalter Anlasser
- Feststellbremse
- Gurtschloss, Gurtwarner
- Türkindersicherung
- Fahrerairbag

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Der beliebte Polo verhält sich sehr wertstabil. Selbst ältere Benziner sind kaum unter 6000 Euro zu finden, wenn die Laufleistung nicht über 100000 Kilometer liegen soll. Mit bis zu 50000 km auf der Uhr starten die Preise für TSI-Benziner bei 11 000 Euro – die Turbos liegen weit über den Saugern. Diesel-Varianten mit niedriger Laufleistung sind kaum zu bekommen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0	1.0 TSI	1.4 TDI	im Jahr	1.0	1.0 TSI	1.4 TDI
2022	-	-	-	Steuer	62,-	36,-	143,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	497,-	500,-	540,-
2020	-	-	-	Teilkasko	159,-	177,-	221,-
2019	-	-	-	Vollkasko	423,-	522,-	495,-
2018	-	-	-	Wartung	212,-	239,-	249,-
2017	8469,-	12 628,-	9367,-	/100 km	5,1 S	4,5 S	3,7 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

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

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

VW Up

Der kleinste VW ist ein gelungenes Stadtauto mit flottem Handling, und er kann sogar rein elektrisch fahren. Mängel hat er nur wenige.

Der Up war ein Dauerbrenner im VW-Programm. Ende 2011 erschienen und 2016 überarbeitet, war er im Gegensatz zu seinen Schwestermodellen von Skoda und Seat bis 2023 neu zu ordern – wegen der Lieferkettenprobleme war dies allerdings zuletzt ein eher zähes Geschäft.

Der City-Floh von VW ist nur wenig mehr als 3,50 Meter lang, bringt jedoch vier Personen akzeptabel unter. Fondtüren kamen erst im zweiten Produktionsjahr dazu und kosteten immer extra. Das Kofferraumvolumen lässt sich von 251 auf 951 Liter erweitern, bei manchen Modellen konnte man sogar die Lehne des Beifahrersitzes klappen. Die Einrichtung ist Kleinwagen-typisch nüchtern; selbst an den Fensterhebern hat VW in den ersten Jahren gespart. Uner-

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

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

Besonders interessant ist der Up mit Elektroantrieb. Er debütierte schon 2013 mit 60 kW Leistung. Ende 2019 ersetzte ihn eine 61-kW-Version mit 32-kWh-Batterie (zuvor: 16 kWh). Auch dieser Akku ist klein, aber wenn's nicht bitterkalt ist, bunkert er Strom für 200 km Strecke. Mit einem Verbrauch von knapp 13 kWh (WLTP) ist der E-Up sehr wirtschaftlich, speziell im Stadtverkehr.

Unabhängig vom Motor fährt sich der Kleinste von VW recht flott, mit straffer Abstimmung, ordentlichem Handling und präziser Lenkung. Bei frühen Exemplaren kann jedoch Wasser in den Innenraum eindringen. Auch das Blech rund um die Tankklappe kann rosten, und bei einigen Autos machen die Abgasanlage und die 12V-Batterie Ärger. *Thomas Hellmanzik*





Stadt, Land, Floh: Der Basis-Up wog anfangs kaum über 900 Kilogramm. Foto oben: Der GTI fährt eher brav als bissig



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



Die Schwestermodelle Seat Mii (o.) und Škoda Citigo wirken im Innenraum noch etwas einfacher, sind dafür preiswerter

Checkpunkte: Darauf gilt es zu achten

- Funktion Bremsen (Rost an den Scheiben beim E-Up)
- Ölverlust am Simmerring
- Rostbefall am Unterboden

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Türkindersicherung
- Korrosion am Lenkgetriebe
- HV-Batterie: Brandgefahr (122 Autos in Deutschland)
- HV-Batterie: Wassereintritt

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die beiden Basis-Sauger reichen für Kurz- und Mittelstrecken aus. Der Erdgasmotor im Eco Up ist ein Fall für Sparfüchse. Die Turbos und der Elektroantrieb liefern stämmiges Drehmoment, der E-Up ist ein gelungenes Stadtauto mit niedrigen Betriebskosten.

	1.0	1.0 TSI	E-Up
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Elektromotor
Hubraum	999	999	–
Leistung	kW (PS)	55 (75)	66 (90)
	bei 1/min	bei 6200	bei 5000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	95 bei 3000	160 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg	929/361	1002/358
Länge x Breite x Höhe	mm	3540 x 1641	3600 x 1645
Gepäckraum	l/VDA	251–951	251–959
Höchstgeschw.	km/h	171	185

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Gebrauchte Up sind noch immer bezahlbar. Los geht's mit 7000 Euro für 60 PS und 50000 Kilometer Laufleistung. Fast die Hälfte der angebotenen Modelle fahren elektrisch, hier sind 10000 Euro die Untergrenze. Turbobenziner (ab 11000 Euro) hingegen sind rar und Gas-Autos praktisch gar nicht zu haben. Ebenfalls selten: die Viertürer.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.0 ²⁾	1.0 TSI	E-Up	im Jahr	1.0 ²⁾	1.0 TSI	E-Up
2022	–	–	–	Steuer	22,–	32,–	0,–
2021	–	–	14 724,–	Haftpflicht	423,–	377,–	448,–
2020	–	–	13 738,–	Teilkasko	166,–	202,–	224,–
2019	9672,–	10 480,–	12 839,–	Vollkasko	406,–	500,–	517,–
2018	8794,–	9835,–	–	Wartung	168,–	199,–	176,–
2017	8088,–	8563,–	–	l/100 km	4,1 S	4,4 S	12,7 kWh

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Up 1.0, 75 PS (Test: 23/11, Vergleichstest: 24/11, 4/12, 4/14, 15/15), Up 1.0, 60 PS (Test: 3/12), Up 1.0 TSI (Vergleichstest: 18/16, 6/17).

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

Kompaktklasse

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

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

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

Die jedoch sind spürbar geschrumpft, weil sich beispielsweise das Angebot beim VW Golf VII als gefragtestem Gebrauchten in einschlägigen Internetbörsen auf rund 18.000 Exemplare verringert hat – weniger als die Hälfte wie noch vor drei Jahren! Das betrifft alle Ausstattungsoptionen und Antriebe, von Benzinern und Dieseln bis zu PHEV und E-Autos.

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

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



Seite 84: Kia Ceed



Seite 85: Mazda 3



Seite 86: Mercedes A-Klasse



Seite 88: Opel Astra



Seite 90: Peugeot 308



Seite 92: Renault Mégane



Seite 94: Seat Leon



Seite 96: Skoda Octavia



Seite 98: Skoda Rapid



Seite 100: Toyota Auris



Seite 101: Volvo V40



Seite 102: VW Golf



Seite 76: Audi A3



Seite 78: BMW Einser/Zweier



Seite 80: Ford Focus



Seite 82: Honda Civic



Seite 83: Hyundai i30

Audi A3

Zweitürer, Sportback, Stufenheck, Cabrio und Plug-in-Hybrid: Der MQB-Pionier war in der dritten Generation ein vielseitiges und gutes Kompaktauto.

Bei seinem Debüt 2012 war der A3 der dritten Generation der erste Nutzer des Modularen Querbaukastens, auf dem heute fast alle Modelle im VW-Konzern basieren. 2016 erhielt er ein Facelift, 2020 lief die Fertigung aus. Die vier Karosserievarianten kamen zwischen 2012 und 2014 schrittweise auf den Markt. Der viertürige Sportback baut sieben Zentimeter länger als der Zweitürer und bietet mehr Fond- und Kofferraum. Auch die Stufenhecklimousine hat den langen Radstand des Sportback, während das 2+2-sitzige Cabriolet mit vier Zentimetern weniger auskommen muss.

Schon die kleinen TFSI-Motoren – alle mit einem Zahnriemen, der nach 210 000 km gewechselt werden muss – ziehen dank Turbo kräftig durch. Der 1,2- und der 1,4-

Liter laufen besonders kultiviert, beim Facelift kam ein sparsamer Einliter-Dreizylinder dazu. Die starken Benziner bis hin zu den S- und RS-Modellen sind Allradler und verbrauchen deutlich mehr. Sehr wirtschaftlich fährt man hingegen mit der Erdgasvariante g-tron und mit den TDI. Achtung: Einige Diesel wurden parallel als Euro 5 und Euro 6 angeboten! Interessant ist auch der 2014 aufgelegte Plug-in-Hybrid, der rein elektrisch über 40 Kilometer weit kommt.

Das Doppelkupplungsgetriebe S tronic war für alle A3-Modelle erhältlich, optional oder serienmäßig. Bei den Motoren bis 250 Nm Drehmoment setzte Audi eine Version ein, deren Kupplungen nicht im Ölbad, sondern trocken laufen. Sie kann auf Überhitzung durch häufigen Stadtverkehr oder

Anhängerbetrieb empfindlich reagieren. Vorsicht auch bei den Quattros: Viele Besitzer vernachlässigen den Wechsel von Öl und Filter in der Kupplung.

Das Infotainment im A3 lässt sich über den gut zur Hand liegenden Dreh-Drück-Steller tipptopp bedienen. Mit seiner piekfeinen Verarbeitung und der verwindungssteifen Karosserie wird der Kompakte dem Premium-Anspruch von Audi gerecht. Das gilt auch für die Sicherheit aufgrund der umfangreichen Airbag-Ausstattung und der großen Auswahl bei den Assistenzsystemen. Anders als beim Vorgänger ist das Fahrwerk sportiv, sicher und komfortabel zugleich. Der A3 der dritten Generation ist ein klarer Kauf Tipp – als ausgereiftes, harmonisches und qualitativ gutes Auto. *Dirk Gulde*





Allrounder: Der viertürige Sportback war das Herz der A3-Reihe, nicht zuletzt, weil er sich sehr ausgewogen fuhr



Qualitativ hochwertiges Cockpit, bequeme Sitze, sehr gute Ergonomie und große Ablagefächer



Die A3-Limousine ist dank Quermotor-Layout fast so geräumig wie der A4 mit Längsmotor. Cabrio mit Stoffdach

Checkpunkte:

- Infotainment unzuverlässig
- Ausfälle Radar-Tempomat
- Verschleiß S tronic
- Quattro-Kupplung defekt?
- Magnetic-Ride-Dämpfer (Option) können poltern

Rückrufe:

- Nockenwellenversteller
- Radträger hinten von Ermüdung bedroht
- Fondlehne/-kopfstütze
- Gurtaufroller fehlerhaft
- Funktion Beifahrerairbag
- Verklebung Scheibe

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der kleine 1.0 TFSI mit 116 PS ist kräftig, leise und wirtschaftlich. Mehr Leistung bietet der 1.5 TFSI mit 150 PS. Auch der sparsame, durchzugsstarke Zweiliter-TDI (ebenfalls 150 PS) mit Euro 6 ist ein Tipp. Für Fans: Der 2.5 TFSI-Fünfcylinder mit 400 PS.

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

Welches Modelljahr?

Das Facelift 2016 brachte außer neuen Motoren und zusätzlichen Assistenzsystemen auch serienmäßig Xenonscheinwerfer sowie das brillante Matrix-LED-Licht als Extra. Weitere neue Optionen waren das digitale Cockpit, Lenkradheizung und ein Massagesitz. Wer auf all das verzichten kann, fährt jedoch mit einem frühen Exemplar kaum schlechter.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Da sich die einzelnen Lines hauptsächlich in Fahrwerk und Optik unterscheiden, sollte man gezielt auf sinnvolle und tatsächlich benötigte Features achten – zum Beispiel Xenonscheinwerfer, Parkpiepser und Navigationssystem. Vielfahrer werden den radarbasierten Abstandstempomaten (ACC) schätzen. Die sportlichen S-Line-Modelle sind sehr straff abgestimmt. Beurteilen Sie bei der Probefahrt kritisch, ob Sie das auf Dauer akzeptieren wollen.

Was kostet er?

Trotz des breiten Angebots gehört der A3 zu den teuersten Kompakten am Markt. Zweitürer, Sportback und Stufenheck-Limousine liegen preislich recht ähnlich: Unter 80000 Kilometer und über 130 PS geht's bei 15000 Euro los. Das Cabriolet kostet bei ähnlichen Eckdaten etwa 4000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TFSI	1.5 TFSI	2.0 TDI
2021	–	–	–	Steuer	38,–	64,–	216,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	562,–	538,–	565,–
2020	18416,–	20186,–	19735,–	Teilkasko	279,–	325,–	497,–
2019	17259,–	19193,–	18628,–	Vollkasko	751,–	744,–	868,–
2018	16114,–	17882,–	17599,–	Wartung	274,–	283,–	318,–
2017	15308,–	16888,–	15876,–	l/100 km	4,5 S	4,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

A3 Sportback 1.0 TFSI: Vergleichstest 17/16; A3 Limousine 1.4 TFSI: Test 17/13; A3 Cabrio 1.8 TFSI: Vergleichstest 9/14; A3 Sportback 1.6 TDI: Vergleichstest 11/13.

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

BMW Einser, Zweier

Mit feinen Motoren und präziser Lenkung ist der kleinste BMW ideal für Freunde agiler Hecktriebler im Kompaktformat – auch als Zweier Coupé und Cabrio.

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

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

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

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

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

Bei älteren Secondhand-F20/F21 sind die Vierzylinder-Diesel der N47-Baureihe wegen der Steuerkettenprobleme mit Vorsicht zu genießen. Außerdem leiden alle Selbstzünder unter undichten AGR-Kühlern, für die mehrere Rückrufe wegen Brandgefahr gelten. Und wie beim größeren Dreier fällt mitunter die elektrische Lenkunterstützung aus. Bekannt sind überdies fehlerhafte Injektoren, undichte Kraftstofftanks (2019), unsauber verklebte Frontscheiben und Elektronik-Mätzchen. *Michael von Maydell*





Die zweitürige Variante war beim Einser kein Renner (o.), rund 90 Prozent aller Gebrauchten sind Viertürer



Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

		118i	M140i	120d
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	cm³	1499	2979	1995
Leistung	kW (PS)	100 (136)	235 (340)	140 (190)
	bei 1/min	bei 4400	bei 5800	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	220 bei 1250	500 bei 1520	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1375/490	1520/490	1445/490
Länge x Breite x Höhe	mm	4329 x 1765 x 1421	4329 x 1765 x 1421	4329 x 1765 x 1421
Gepäckraum	l/VDA	360-1200	360-1200	360-1200
Höchstgeschw.	km/h	210	250	228

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erst mit einer der Ausstattungslinien (Sport oder Urban, 1900 Euro Aufpreis) fährt der Einser mit Lederlenkrad, guten Sportsitzen und Alurädern vor. Sehr zu empfehlen: das teure Professional-Navi und Xenon-Scheinwerfer. Und natürlich das Automatikgetriebe mit acht Gängen. Seit der Modellpflege im Jahr 2015 kommt der Einser mit einer besseren Basisausstattung. Hier reicht der Advantage.

Was kostet er?

Das Gebrauchtangebot dominieren die Leistungsvarianten der Vernunft, also jene bis 150 PS, wobei insgesamt der Benziner-Anteil überwiegt. Ein 118i ab 2016 mit maximal 60 000 km und Handschaltung ist ab 13 000 Euro zu haben, während man für 120er-Modelle mit Automatik rund 20 000 (Benziner) beziehungsweise 4500 Euro (Diesel) mehr anlegen muss.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	118i	M135i	120d	im Jahr	118i	M135i	120d
2022	-	-	-	Steuer	72,-	228,-	216,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	616,-	580,-	612,-
2020	-	-	-	Teilkasko	388,-	695,-	647,-
2019	17 032,-	34 711,-	19 071,-	Vollkasko	941,-	1382,-	1074,-
2018	15 476,-	32 916,-	17 024,-	Wartung	296,-	421,-	349,-
2017	14 179,-	30 891,-	15 981,-	l/100 km	5,0 S	7,8 SP	4,1 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

118i (Vergleichstest: 23/11, 17/12, 21/15), 125i (Vergleichstest: 10/13, 24/13, 28/15), M135i xDrive (Vergleichstest: 9/13, 5/15), 116d (Vergleichstest: 1/14, 9/15, 2/16), 118d (Vergleichstest: 24/12, 14/16, 22/18).

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

Ford Focus

Im Dauertest überzeugte ein 1.5 EcoBoost der vierten Focus-Generation mit Zuverlässigkeit. Ganz ohne Macken ist der agile Kompakte als Gebrauchter aber nicht.

Etwas Wehmut schwingt jetzt schon mit: Die vierte Generation des Focus (Typ DEH), seit September 2018 bei den Händlern, ist die letzte. Mit Einstellung des in Saarlouis gebauten Ford im November 2025 wird zugleich die Jahrzehnte währende Tradition kompakter Kölner enden.

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

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

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

Mechanisch überstand der Focus die 100 000-Kilometer-Distanz tadellos. Er offenbarte jedoch auch Verarbeitungsmängel wie faltige Sitzbezüge, ungenaue Passungen oder Knarz- und Klappergeräusche. Darauf sollten Gebrauchtkäufer ebenso achten wie auf die Funktion des Sync3-Infotainment-Systems, das sich weder intuitiv bedienen lässt noch besonders flink arbeitet.

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

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

Uli Holzwarth





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



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBlue
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum cm ³	999	1497	1995
Leistung kW (PS)	92 (125)	110 (150)	110 (150)
bei 1/min	bei 6000	bei 6000	bei 3500
max. Drehm. Nm bei 1/min	170 bei 1400	240 bei 1600	370 bei 2000
Leergewicht/Zuladung kg	1280/575	1369/521	1493/527
Länge x Breite x Höhe mm	4378 x 1825 x 1484	4378 x 1825 x 1454	4378 x 1825 x 1452
Gepäckraum l/VDA	341-1320	341-1320	341-1320
Höchstgeschw. km/h	196	210	210

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Rund 17000 Euro sind die Untergrenze für einen handgeschalteten 1.5 EcoBoost bis maximal 50000 km, auch als Turnier. Ein Zweiliter-Diesel mit 150 PS ist viel seltener und meistens etwa 3000 Euro teurer.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.0	1.5	2.0 D	im Jahr	1.0	1.5	2.0 D
2022	19037,-	21 397,-	21 564,-	Steuer	24,-	64,-	218,-
2021	18023,-	20 112,-	19 254,-	Haftpflcht	547,-	475,-	547,-
2020	17052,-	19030,-	17 723,-	Teilkasko	539,-	384,-	539,-
2019	16 168,-	17 337,-	16 281,-	Vollkasko	773,-	672,-	773,-
2018	15 326,-	16 461,-	15 106,-	Wartung	254,-	268,-	301,-
2017	-	-	-	l/100 km	4,2 S	4,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

Honda Civic

Er ist kein Auto für jedermann, der Civic in seiner neunten Generation. Technisch jedoch grundsollide, variabel und geräumig – und damit ein guter Gebrauchtkauf?



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

Schon der 100 PS starke Basismotor gibt sich drehfreudig, doch mehr Druck entwickelt der 1,8-Liter-Benziner, der bei 6500 Touren 142 PS liefert und häufig eingebaut ist. Bei den Selbstzündern empfiehlt sich der 120 PS starke 1.6 i-DTEC, der ab Sommer 2015 die Euro-6-Norm erfüllte. Bei allen Aggregaten erfreut das Schaltgetriebe mit kurzen Wegen und Stummelschalthebel.

Ein Fall für Sportliebhaber ist der heißblütige Type R mit 310 PS, der sich 2015 dazugesellte. Dabei bereitet schon der normale Civic ordentlich Fahrspaß, denn das straffe, leicht stößige Fahrwerk und die präzise, direkte Lenkung sind mehr sportlich als komfortbetont ausgelegt.

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

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



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



Den 22 Zentimeter längeren Kombi, genannt Tourer, baute Honda ab 2013, doch gebraucht ist er selten zu finden

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.4 i-VTEC	1.8 i-VTEC	1.6 i-DTEC
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1339	1799	1597
Leistung	kW (PS)		
	bei 1/min	bei 6000	bei 6500
	74 (100)	104 (142)	88 (120)
		bei 6500	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	174 bei 4300	300 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1251/429	1322/398
Länge x Breite x Höhe	mm	4300 x 1770 x 1470	4300 x 1770 x 1470
Gepäckraum	l/VDA	477-1378	477-1378
Höchstgeschw.	km/h	187	215
			207

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Das Preisniveau ist so hoch wie die Zuverlässigkeit: Unter 9000 Euro für kompakte Basis-Civic bis 100 000 km geht nichts. Ein Tourer 1.8 i-VTEC bis 50 000 Kilometer startet bei etwa 15 000 Euro, ist als Diesel nicht teurer. Rare Type R gibt es erst ab 26 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	1.4 i	1.8 i	1.6 D
2022	-	-	-
2021	-	-	-
2020	-	-	-
2019	-	-	-
2018	-	-	-
2017	12 178,-	14 453,-	14 693,-

Quelle: DAT

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.4 i	1.8 i	1.6 D
Steuer	94,-	120,-	158,-
Haftpflicht	352,-	488,-	541,-
Teilkasko	416,-	279,-	360,-
Vollkasko	705,-	572,-	622,-
Wartung	239,-	263,-	294,-
/100 km	5,4 S	5,8 S	3,6 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Hyundai i30

Die zweite und dritte Generation des koreanischen Golf-Konkurrenten warten mit guter Verarbeitungsqualität und vergleichsweise geringer Mängelhäufigkeit auf.



Da scheppert nix“, entfuhr es dem damaligen, für seinen hohen Qualitätsanspruch bekannten VW-Chef Martin Winterkorn auf der IAA 2011 bei einer ersten Begutachtung des i30. Während der Bauzeit von 2012 bis 2017 gehörte die Zweitaufgabe des i30 (GD) in Deutschland zu den meistverkauften Importmodellen in der Kompaktklasse. Gleiches gilt für die dritte Generation (PD), von der es mit i30 N auch eine ernstzunehmende Alternative zum Golf GTI gibt.

Bei den Benzinmotoren begnügte sich der GD noch mit eher müden Saugern, bis auf den seltenen 1,6-Liter mit 186 PS. Dafür gefällt der Fronttriebler mit sicherem Kurvenverhalten und ordentlichem Komfort. Das zweitürige Coupé verzichtet auf echten Sportsgeist. Interessenten sollten auf typische Schwachpunkte achten: ausgeschlagene Spurstangen, Ölundichtigkeiten an Motor und Getriebe sowie Steuerkettengeräusche.

Die dritte Auflage (PD) des i30 startete 2017, rückte in ihren Qualitäten und im Hinblick auf einen auffallend noblen Auftritt noch näher an den Golf heran und erweist sich bislang auch in Sachen Haltbarkeit als unproblematisch. Beim Großteil der PD-Exemplare greift noch die fünfjährige Werksgarantie. Probleme mit dem elektrisch angetriebenen Glasdach sollten per Rückruf behoben worden sein, die teils ruckelige Gasannahme mit einem Software-Update der Motorsteuerung. Mehr Aufmerksamkeit erfordert der i30 N. Hier machen hin und wieder Hochdruckpumpe, Steuergerät, Stabilisator, Auspuff-Klappensteuerung, Motoraufhängung und Zweimassenschwungrad Schwierigkeiten.

Der gute Ruf des i30 sorgt für ein durchaus preisintensives Gebrauchtangebot. Das gilt insbesondere für den geräumigen, 2017 nachgeschobenen i30 Fastback sowie für die besonders hochwertig ausgestatteten Exemplare der Linien Style und Premium, die mit vielen echten Komfort- und Luxusextras zu gefallen wissen. Weil die so gut zum i30 passen, dürfen sich Gebrauchtkaufinteressenten durchaus überlegen, ob sie nicht doch höher ins Angebotsregal greifen. *Peter Wolkenstein*



Ansehnliches Cockpit im PD mit einfacher Bedienung. Ein Doppelkupplungsgetriebe gibt es als Automatikoption



Kombi des Typs GD mit viel Platz (o.), Generation drei (Typ PD) mit munteren Motoren und sportlich-starker N-Version

Checkpunkte:

- Lenkung, Ölverlust (GD)
- DSG: ruckelfrei? (GD und PD)
- Bremsenverschleiß (GD)
- Achsaufhängungen (GD)
- Zweimassenschwungrad (PD)

Rückrufe:

- E-Motor Schiebedach (PD)
- Reifendruckkontrolle (PD)
- Druckabfall in KKG bei i30 N
- Ausfall Ölversorgung (PD)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für geringe Leistungsansprüche genügt der 1,4-Liter-Benziner mit 100 PS. Der Dreizylinder-Turbomotor ist deutlich agiler und benötigt weniger Treibstoff. Vielfahrer greifen zu den sparsamen und drehmomentstarken Dieselmotoren mit 110 oder 136 PS.

	1.4	1.0 T-GDI	1.6 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1368	998	1598
Leistung	73 (100) bei 1/min bei 6000	88 (120) bei 6000	100 (136) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 134 bei 4000	171 bei 1500	280 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg 1260/500	1269/531	1418/482
Länge x Breite x Höhe	mm 4340 x 1795 x 1455	4340 x 1795 x 1455	4340 x 1795 x 1455
Gepäckraum	l/VDA 395-1301	395-1301	357-1263
Höchstgeschw.	km/h 183	190	200

Welches Modelljahr?

Typ GD: Ende 2013 mit erweiterter Serienausstattung, dazu Fahrwerk und Lenkung überarbeitet. 2015 gab es ein Facelift und Euro-6-Motoren. Beim Nachfolger ab 2017 (PD) möglichst ein Modell wählen, das noch innerhalb der fünfjährigen Werksgarantie ist.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

GD: Von den drei Ausstattungslinien Classic, Trend und Style bietet schon die Basisversion mit Radio und Klimaanlage ein Mindestmaß an Komfort. Im PD gilt ähnliches, wenngleich die gehobenen Linien auch spürbar mehr angenehme Features bieten.

Was kostet er?

Frühe GD-Exemplare unter 80 000 km beginnen bei etwa 6500 Euro, späte 1.4 mit 100 PS gibt es mit weniger als 40 000 km ab etwa 11 000 Euro. Frühe PD von 2017 mit diesem Basis-Benziner kosten mitunter kaum mehr. Wer auf Restgarantie Wert legt, muss für zwei Jahre alte i30 mit 120-PS-Einliter-Turbo und weniger als 30 000 km rund 16 000 Euro bereithalten.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	1.4	1.0 T	1.6 D	im Jahr	1.4	1.0 T	1.6 D
2022	–	20 967,–	–	Steuer	124,–	60,–	192,–
2021	–	18 345,–	18 586,–	Haftpflicht	564,–	567,–	626,–
2020	16 319,–	16 345,–	16 924,–	Teilkasko	322,–	305,–	415,–
2019	15 327,–	14 576,–	14 459,–	Vollkasko	672,–	749,–	853,–
2018	13 473,–	13 176,–	13 381,–	Wartung	229,–	238,–	294,–
2017	11 845,–	12 602,–	–	l/100 km	6,2 S	5,0 S	4,4 D

Quelle: DAT

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Fahrwerk, Verarbeitung, Preis-Leistung, Serienausstattung: Der i30 zeigt kaum Schwächen. Fahrzeuge ab 2017 machen manchmal Probleme mit fehlerhaftem Einklemmschutz am Glasschiebedach – der entsprechende Rückruf sollte umgesetzt sein. *Jens Essmann*

Tests in diesen Ausgaben

GD: i30 1.6 GDI (VT: 22/13), i30 cw 1.6 CRDi 110 PS (Test: 22/12), i30 cw 1.6 CRDi 128 PS (VT: 5/13), PD: i30 Fastback (VT: 9/19), i30 1.4 T-GDI (VT: 23/19), i30 1.6 CRDi Kombi (VT: 2/21).

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

Kia Ceed

Wer lange Recherchen beim Gebrauchtkauf scheut, der kann sich mit gutem Gewissen auf den zuverlässigen Kompakten von Kia verlassen.



Seit 2018 verzichtet der als cee'd auf den Markt gekommene Ceed auf Minuskel und Apostroph. In der Qualität hat er dagegen hinzugewonnen. Haltbar und zuverlässig waren bereits die Vorgänger, der 2006 eingeführte Typ ED und der JD von 2012. Generation drei, CD genannt, verbindet diese Vorzüge aber auch noch mit einer hochwertigen Anmutung. Enge Spaltmaße, gediegene Verarbeitung und üppige Ausstattungspakete belegen dies ebenso wie der ausgereifte Fahreindruck. Wer gerne etwas höher sitzt, greift zum Xceed, wer's sportlich mag, zum ProCeed. Letzterer bietet neben dem strafferen Fahrwerk auch einen großen Kofferraum. (Ceed: 356, SW: 625, ProCeed: 594, Xceed: 426 Liter).

Hinsichtlich Cockpit und Antriebstechnik, aber auch bei der guten Rostvorsorge und der höchstens durchschnittlichen Übersichtlichkeit, gibt es praktisch keine Unterschiede zwischen den vier Geschwistern. Die tragen, nur bis Sommer 2019 angebotenen Basis-Saugmotoren sind selten, während das Gros der Antriebspalette aus dem 1,4-Liter-Turbo mit 140 PS (seit 2021 ein 1,5-Liter mit 160 PS) sowie aus dem 1,6-Liter-Diesel mit 116 bzw. 136 PS besteht. Diese Motoren sind ebenso haltbar wie empfehlenswert. Dazu gibt es noch den emsigen Einliter-Dreizylinder, der zwar für Kurzstrecken ausreicht, aber keine großen Sparvorteile bringt. Kräftiger: der Plug-In-Benzinhybrid und schließlich der furioser zur Sache gehende 1,6-Liter-Turbo mit bis zu 204 PS (Ceed GT). Seit Sommer 2020 verfügen handgeschaltete Exemplare über eine elektronisch betätigte Kupplung, die jedoch ganz konventionell zu bedienen ist.

Wie schon beim Vorgänger gibt es für Gebrauchtkäufer keine großen Krisenherde zu prüfen. Im Gegenteil: Die leichte Rostneigung des JD ist dem CD fremd. In ganz seltenen Fällen kommt es beim Schaltgetriebe zu Schäden im Schaltmechanismus. Mögliche Reparaturen wären allerdings noch mindestens bis 2025 von der Herstellergarantie abgedeckt, die ansonsten selten benötigt wird. Einziger Mini-Mäkelpunkt: Die knarrende Mittellarmlehne. *Andreas Jüngling*



Das fein gemachte Cockpit mit guter Verarbeitung findet sich in allen Ceed-Versionen. Nur die Armlehne fällt oft durch knarzen auf



Die technisch beinahe identischen Geschwister heißen Xceed, Ceed SW und ProCeed. Letzterer fährt sportlich-straff

Checkpunkte:

- Kupplungsverschleiß, Steuerkette (Saugbenziner)
- Diesel-Injektoren
- Sauberes Schaltgefühl
- Knarrende Armlehne

Rückrufe:

- Filtersieb der kombinierten Öl- und Unterdruckpumpe (bis Bjaujahr 2020)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Abgesehen von vereinzelt Steuerkettenproblemen beim Basis-Saugbenziner (unsauber verbaut) kennt kein Motor echte Krisenherde. Erlaubt ist, was gefällt, wobei die goldene Mitte (Benziner mit 140 bis 160 PS) am häufigsten vorkommt. Diesel gern mit 136 PS.

	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998 cm ³	1353	1598
Leistung	kW (PS) bei 1/min	103 (140) bei 6000	100 (136) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	242 bei 1500	280 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg	1333/487	1388/492
Länge x Breite x Höhe	mm	4325 x 1800 x 1442	4310 x 1800 x 1442
Gepäckraum	l/VDA	395-1291	395-1291
Höchstgeschw.	km/h	190	210

Welches Modelljahr?

Einzelne Diesel bis Ende 2018 muckten mit fehlerhaften Injektoren, die längst alle auf Kulanz getauscht sein sollten. Die gute Qualität erlaubt den Kauf früher CD-Baujahre, zumal die Garantie noch immer gilt

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Extras sind bei Kia Paketsache. Die Basis Attract und die Top-Linie Platinum sind am seltensten zu finden. Viele Neukäufer entscheiden vernünftig und wählen die stets reichhaltig ausgestattete Mitte. Hier glänzt der Spirit mit serienmäßiger Fahrassistenz, die in vielen Edition 7 und Vision aber als Option an Bord ist.

Was kostet er?

Qualität hat ihren Preis. Die schwächeren Versionen unter 100 000 Kilometern beginnen bei 13 000 bis 14 000 Euro, während der beliebte 1.4 T-GDI mit mindestens 16 500 Euro zu Buche schlägt. Diesel, eine gehobene Ausstattung und das Kombiheck können jeweils einen Aufschlag von rund 2000 Euro ausmachen. Xceed und ProCeed liegen oft deutlich darüber.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDI
2022	–	–	20.496,–
2021	18.848,–	19.427,–	18.644,–
2020	16.259,–	18.383,–	17.641,–
2019	15.373,–	17.229,–	16.145,–
2018	14.529,–	16.032,–	15.237,–
2017	13.003,–	–	–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 CRDI
Steuer	60,–	98,–	170,–
Haftpflicht	488,–	468,–	486,–
Teilkasko	235,–	249,–	339,–
Vollkasko	660,–	659,–	790,–
Wartung	228,–	262,–	277,–
l/100 km	4,9 S	5,7 S	3,9 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Ceed zeigt sich solide und unauffällig. Wo beim Vorgänger noch manchmal Probleme mit der Steuerkette auftraten, scheint die aktuelle Generation hier stark verbessert. *Christian Debler*

Tests in diesen Ausgaben

1.4 T-GDI: FB 14/18; 1.4 T-GDI SW: FB 25/18; ProCeed GT: FB 6/19; 1.6 CRDI: VT 19/18, 22/18; Motorenvergleich: 8/19; Xceed Plug-In-Hybrid: FB 15/19; Gebrauchtkaufberatung Ceed: 5/23.

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

Mazda 3

Dank agilem Handling, reizvollem Design, attraktiven Motoren und hoher Zuverlässigkeit ist der Mazda 3 eine gute Alternative zu den üblichen Kompakten.



Neben der für einen Kompaktwagen ansehnlichen Karosserie und einem bewusst agilen Handling zählen ein intelligenter Leichtbau, die umfangreiche Ausstattung sowie eine spezielle Motorentechnik zu den Besonderheiten des Japaners. Wie der Mazda 6 und die beliebten SUV wird auch der 3 der dritten Generation (gebaut ab Herbst 2013 bis Frühjahr 2019) von turbolosen Vierzylinder-Benzinern mit hoher Verdichtung angetrieben. Die Motoren mit 1,5 und zwei Litern Hubraum möchten zur flotten Fahrt gedreht werden – das erfordert Gewöhnung, bereitet aber durchaus Fahrspaß.

Der 2,2 Liter große Turbodiesel (150 PS, 380 Nm, Euro 6) arbeitet laufruhig, und erfreut mit kräftigem Antritt, ist aber von Rückrufen betroffen. Achten Sie außerdem bei allen Motoren auf das Schaltgetriebe. Es lockt zwar mit kurzen Wegen, erweist sich aber oft als hakelig. Ein Getriebeölwechsel kann hier eventuell helfen.

Zum schicken Auftritt des 4,47 Meter langen Viertürers passt das tendenziell straffe Fahrwerk, das eher der Fahrdynamik als dem Komfort zugutekommt. Auf schlechten Straßen kann es daher schon mal rumpeln, während die Lenkung direkt und präzise arbeitet, ohne mit Nervosität zu stören.

Die Insassen nehmen derweil auf hinreichend bequemen Sitzen Platz und dürften sich selten über Platzmangel beschweren. Selbst der Laderaum fällt mit 364 bis 1263 Litern standesgemäß groß aus. Mehr Volumen offeriert nur die 4,59 Meter lange Stufenheck-Variante (419 Liter), die sich in Deutschland aber schlecht verkaufte.

Nachteile des grundsätzlich gut ausgestatteten und leicht bedienbaren Fronttrieblers sind seine mäßige Übersicht und sein teils wenig hochwertiges Interieur. Feine Kunststoffe sind Mangelware, die A-Säule neigt zum Knarzen, und Lederlenkrad sowie Schaltsack weisen schnell Abnutzungsspuren auf. Erst die entsprechend teureren Facelift-Modelle (ab Februar 2017) treten hochwertiger auf. Rost findet sich übrigens nur noch selten am Unterboden – das war beim Mazda 3 auch mal anders. *Michael von Maydell*



Das Cockpit ist übersichtlich, wirkt aber erst nach dem Facelift hochwertig. Die Benzinern kommen gut ohne Turbo aus



Die 2014 eingeführte Stufenheck-Limousine verfügt über einen größeren Kofferraum, ist aber selten anzutreffen

Checkpunkte:

- Rost Unterboden/Fahrwerk
- Beschlagene Scheinwerfer?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Motorsteuerung (nur Diesel)
- Tank/Kraftstoffrücklauf
- Ausfall Scheibenwischer
- Software Notbremsassistent

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1,5-Liter-Basisbenziner mit 100 PS empfiehlt sich vor allem für überwiegenden Kurzstreckenbetrieb. Flotter und leichter zu finden ist der G 120. Das 165 PS starke Topmodell macht Laune, wurde aber selten verkauft. Angenehm: der kultivierte Euro-6-Diesel.

	G 120	G 165	D 150
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	1998	2191
Leistung			
bei 1/min	88 (120)	121 (165)	110 (150)
bei 6000	bei 6000	bei 6000	bei 4500
max. Drehm.	210 bei 4000	210 bei 4000	380 bei 1800
Leergewicht/Zuladung	1280/535	1305/510	1395/515
Länge x Breite	4470 x 1795	4470 x 1795	4470 x 1795
x Höhe	x 1465	x 1465	x 1465
Gepäckraum	364-1263	364-1263	364-1263
Höchstgeschw.	195	210	210

Welches Modelljahr?

Modellgepflegte Exemplare sind noch jünger und teurer, aber man kann getrost auch zu den frühen Modellen greifen. So vergrößert sich die Auswahl, denn der Mazda 3 ist in Deutschland vergleichsweise selten. Kaum im Handel vertreten sind die Stufenheck-Limousine (ab 2014) und der 150 PS starke Diesel. Das Nachfolge-Modell ist seit 2019 im Handel.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Unter den vier Ausstattungslinien (Prime-Line, Center-Line, Exclusive-Line, Sports-Line) hat schon die zweite alles Wichtige an Bord. Xenon-Scheinwerfer oder Assistenzsysteme sind Teil von Zusatzpaketen.

Was kostet er?

Rund 12000 Euro sind die Einstiegshürde für frühe Benzinern von 2014 mit weniger als 60000 km. Gefragt sind die beiden stärkeren Varianten, die preislich über alle Baujahre nicht so weit auseinander liegen. Der G 165 ist aber seltener, ein 2,2-Liter-Diesel eine Rarität.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	G 120	G 165	D 150
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	15 539,-	18 376,-	15 968,-
2018	13 643,-	15 803,-	14 746,-
2017	12 889,-	14 938,-	13 749,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	G 120	G 165	D 150
Steuer	88,-	120,-	233,-
Haftpflicht	582,-	553,-	602,-
Teilkasko	259,-	310,-	460,-
Vollkasko	638,-	729,-	831,-
Wartung	229,-	251,-	274,-
l/100 km	5,1 S	5,8 S	4,1 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Mazda 3 ist sehr wertstabil und zuverlässig. Schwächen zeigt er allenfalls darin, dass die Bremse an der Hinterachse fest wird und quietscht oder durch einzelne Funktionsfehler im Navigationssystem. *Sebastian Kopp*

Tests in diesen Ausgaben

3 G 120 (Vergleichstest: 21/13, 22/13), 3 G 165 (Vergleichstest: 15/13, 8/14, 1/15), 3 D 150 (Vergleichstest: 22/15), alle 3-Modelle (Kaufberatung: 9/15, 5/17).

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

Mercedes A-Klasse

Der aktuelle Kompakte der Baureihe W 177, seit 2018 auf dem Markt, setzt auf gediegene Fahren, sowohl beim Fünftürer als auch bei der Limousine.

Das Türschließgeräusch, der Sitzkomfort und der Abrollkomfort lassen bereits auf den ersten Metern erkennen: Wir fahren Mercedes. Dieser Eindruck wird durch den leisen Motor, die intuitive Bedienung und die hochwertigen Elektronikfeatures verstärkt. Die A-Klasse des Typs W177 verkörpert die Quintessenz der Merkmale, für die Neukäufer bereit sind, einen ordentlichen Aufpreis gegenüber anderen Kompakten zu zahlen. Auf dem Gebrauchtmärkte nivelliert sich das ein wenig.

Hier gibt es die A-Klasse zu klassenüblichen Preisen. Und das muss nicht zwingend mit einem verlebten Zustand einhergehen. In Sachen Materialgüte ist auch der A nämlich ein echter Mercedes. Meistens zeigen Gebrauchtexemplare nur minimale Abnut-

zungsspuren, wie ein nicht mehr fabrikneues Lederlenkrad oder Kratzer an der Unterbodenverkleidung. Letzteres ist der sehr geringen Bodenfreiheit geschuldet, die zusammen mit dem recht weichen Fahrwerk oft für ungewollte Aufsetzer sorgen.

Der frische Auftritt der A-Klasse wird durch das recht futuristische Design und die clevere MBUX-Bedienarchitektur unterstützt. Ausstattungsmerkmale wie LED-Multibeam-Licht, Adaptivfahrwerk und kräftige Motoren machen die A-Klasse zu einem Technik-Leckerbissen. Außerdem besitzen gut ausgestattete Exemplare eines der besten Head-Up-Displays auf dem Markt. Umgekehrt wirkt die A-Klasse mit der Basisausstattung gleich weniger attraktiv. Geschickte Käufer greifen zur goldenen Mitte.

Dann ist kein Überschwang an Bord, die feinen Technikfeatures aber schon.

Die Kraftübertragung der A-Klasse bereitet bisher kaum Probleme. Sowohl die Schalt- als auch die Sieben- und Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe sind sauber abgestimmt und zuverlässig. Besonders gefallen zudem die angenehme Federungsabstimmung und eine direkte Lenkung, die für ein souveränes Fahrgefühl sorgt.

Die Karosserie der A-Klasse zeichnen Rostbeständigkeit und Verarbeitungsqualität aus. Wind- und Fahrgeräusche werden effektiv unterdrückt, Klappern und Knarzen sind nicht vorhanden. Dafür insgesamt 29 Rückrufe, die vom KBA größtenteils überwacht werden, aber häufig nur kleinere Chargen betreffen. *Andreas Jüngling*





Windschlüpfig: Mit $c_w=0,25$ (Fünftürer) bzw. $0,22$ (Limo) war die A-Klasse eine Zeit lang Aerodynamik-Weltmeister



Trotz der spacigen Optik sind Bedienbarkeit und Ergonomie top. Die Materialgüte kann sich sehen (und fühlen) lassen



Unauffällig: Der kleine Benziner M 282 läuft leise und gilt als problemarm. Auffällig: Der 421 PS starke AMG A45 S

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Das KBA verzeichnet für die Baureihe W177 insgesamt 29 Rückrufe, davon betroffen u. a. Fernlichtassistent, Fahrerairbag, Isofix-Halterung, ABS-System, Notruf-Kommunikatin, Anhängervorrichtung, DKG, Klimaanlage, Ölleitung Turbolader (1.3)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der mit Renault-Nissan entwickelte 1,3-Liter-Vierzylinder ist technisch eine feine Sache, stark genug, sparsam und leise. Die Zweitliter gehen kräftig zur Sache. Die Diesel (die 1,5-Liter-Version stammt von Renault) sind Sparkönige, wollen aber gut behandelt werden.

	A 180	A 250 e	A 200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4 + E	Reihe/4
Hubraum	1332	1332	1950
Leistung	100 (136) bei 5500	160 (218) bei 5500	110 (150) bei 3400
max. Drehm.	200 bei 1460	450	320 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	1350/515	1675/480	1490/505
Länge x Breite x Höhe	4419 x 1796 x 1440	4419 x 1796 x 1440	4419 x 1796 x 1440
Gepäckraum	370-1210	310-1125	355-1185
Höchstgeschw.	215	235	220

Welches Modelljahr?

Bunt gemischte Rückrufaktionen ziehen sich über alle Baujahre. Technisch gibt es keine Unterschiede bis zum Facelift 2022, als sämtliche Motoren auf Mildhybrid-Systeme umgestellt wurden. Schaltgetriebe sind seitdem nicht mehr erhältlich. Auch das Touchpad in der Mittelkonsole wurde weggespart.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wie immer bei Mercedes gibt es eine enorme Spreizung, da die Optionen als Einzelextras gebucht werden können. Ohne Breitbild-Kombiinstrument oder Lederlenkrad ist der A zwar gut und günstig, wirkt aber karg. Das tut in der Praxis nicht weh, schmälert jedoch den Werterhalt, zumal ohnehin viele gut ausgestattete Exemplare auf dem Gebrauchtmkt stehen. Wir raten zur goldenen Mitte, gern mit Head-Up-Display und Verstellfahrwerk, nicht aber zu den etwas unbequemen Sportsitzen mit Integriertkopfstütze.

Was kostet er?

Es gibt aktuell eine sehr große Auswahl gebrauchter A-Klassen. Unter den gut 7000 Inseraten ist das Angebot so vielfältig wie das Auto selbst. Die günstigsten mit karger Ausstattung sind eine Option für Kilometerfresser. Sie kosten mit knapp 100 000 Kilometern ab 18 000 Euro, luxuriöse Exemplare mit mehr Leistung gut 25 000 Euro. Die recht seltenen Stufenheck-Limousinen sind oft eine Idee günstiger als Fünftürer.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	A 180	A 250 e	A 200 d	im Jahr	A 180	A 250 e	A 200 d
2022	23 064,-	25 650,-	25 230,-	Steuer	92,-	28,-	214,-
2021	21 837,-	24 047,-	23 460,-	Haftpflicht	557,-	523,-	512,-
2020	20 672,-	22 760,-	21 811,-	Teilkasko	274,-	376,-	539,-
2019	19 608,-	21 592,-	20 614,-	Vollkasko	708,-	896,-	889,-
2018	18 636,-	-	19 492,-	Wartung	261,-	314,-	338,-
2017	-	-	-	I/100 km	5,5 S	0,9 S	4,0 D

Quelle: DAT; ¹⁾ Händlereinkaufspreise; ²⁾ + 14,8 kWh
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die A-Klasse bietet gewohnt gute Mercedes-Qualität. Kleinere Schwachstellen wurden überwiegend mit Rückrufaktionen abgestellt. Leichtes Ruckeln beim Automatikgetriebe kann sehr oft durch ein Software-Update beim Händler behoben werden – am besten bei der Probefahrt darauf achten. Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

A 200: Vergleichstest 22/18, 14/19; A 200 d: VT 21/19; A 200 d Limousine: VT 3/20; A 220 d: VT 24/19; A 250 e: VT 14/22; AMG A45 S: Fahrbericht 17/19.

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

Opel Astra

Der letzte kompakte Opel auf der GM-Plattform bietet viel Platz und interessante Technikfeatures. Er ist grundsätzlich solide, hat aber auch ein paar Macken.

Auch mit der von 2015 bis 2021 gebau- ten fünften Astra-Generation (Typ K) gelang es Opel nicht, dem VW Golf als ewigem Platzhirsch in der Kompaktklasse den Rang streitig zu machen. Dennoch ist die letzte auf einer GM-Plattform entwickelte Astra-Generation, die nur als Fünftürer und Kombi angeboten wurde, eine interessante Alternative für Gebrauchtkäufer.

Denn der Astra K hatte im Vergleich zum Vorgänger deutlich abgespeckt, je nach Modell zwischen 120 und 200 Kilogramm, und hatte so spürbar an Agilität gewonnen, ohne an Solidität verloren zu haben. Er bietet genug Platz für vier Personen, auch Ablagen gibt es ausreichend. Der gut nutzbare und variable Kofferraum fasst bei der Limousine 370 Liter, im Sports Tourer 540 bis 1630 Liter.

Neben den weitverbreiteten und sehr sparsamen Dieselmotoren mit 1,5 und 1,6 Litern Hubraum rücken die Benziner mittlerweile verstärkt in den Fokus. Ab dem Facelift 2019 bildete ein neuer, recht laufruhi- ger Dreizylinder (eine späte Opel-Eigenent- wicklung) die Basis. Sehr gut funktioniert der 150 PS starke 1,4-Liter-Turbobenziner. Der 1,6-Liter gibt zwar mehr Leistung ab, nämlich 200 PS, nimmt sich aber auch mehr Kraftstoff.

Wie bei vielen modernen aufgeladenen Direkteinspritzer-Benzinern und Dieselmotoren ist auch der Astra K als Gebrauchtwagen nicht frei von typischen Problemen. Je nach Fahrprofil des Vorbesitzers können bei den Selbstzündern die Injektoren, der Die- selpartikelfilter, die Abgasrückführung oder

das Zweimassenschwungrad Ärger machen. Die Turbo-Benziner haben mitunter mit Verkokungen im Ansaugtrakt zu kämpfen.

Fast alle Diesel und viele Benziner sind mit dem M32-Sechsgangschaltgetriebe ver- koppelt, das nach zahlreichen Überarbei- tungen haltbar sein soll. Schwer einzule- gende oder herauspringende Gänge sowie ungewöhnliche Geräusche sind aber Grund, die Finger von diesem Auto zu lassen.

Bei einer Probefahrt ist auch auf Elektro- nikausfälle, speziell von Assistenzsystemen, zu achten. Rost ist bei Auspuff und Achskom- ponenten ein Thema, selten jedoch an der Karosserie. Bei der HU fällt der Astra K aller- dings häufig mit Ölverlust am Antrieb, De- fekten an der Beleuchtung und verschlisse- nen Bremsen auf.

Jörn Thomas/uh





Im Vergleich zum moppeligen Vorgänger speckte der Astra K deutlich ab, er fühlt sich daher spürbar agiler an



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



Die robusten Turbomotoren bieten unauffälligen, soliden Vortrieb. Der Kofferraum hat eine hohe Ladekante

Checkpunkte:

- Funktion der Klimaanlage
- Funktion von Elektronik und Assistenzsystemen
- Getriebeauffälligkeiten?
- Ölverlust Motor/Getriebe
- Erledigung evtl. Rückrufe
- Steuerkette beim 1.6 CDTi

Rückrufe:

- Leck an Turbolader-Ölleitung
- Rückenlehne der Vordersitze: fehlerhafte Verschweißung
- Tausch Airbagsteuergerät
- Gasgenerator Fahrerrairbag

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die 1,4-Liter-Turbobenziner (125/150 PS) sind stark und sparsam und deshalb erste Wahl. Der 1.2-Dreizylinder läuft sanfter als seine Vorgänger. Richtig gut sind auch die Diesel, die durchweg Euro 6 erfüllen. Unser Tipp ist hier der 1.6 D mit 110 oder 136 PS.

	1.0 Turbo	1.4 Turbo	1.6 D
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm ³	999	1399	1598
Leistung kW (PS) bei 1/min	77 (105) bei 5500	110 (150) bei 5000	81 (110) bei 3500
max. Drehm. Nm bei 1/min	170 bei 1800	245 bei 2000	300 bei 1750
Leergewicht/Zuladung kg	1273/507	1278/542	1360/505
Länge x Breite x Höhe mm	4370 x 1809 x 1485	4370 x 1809 x 1485	4370 x 1809 x 1485
Gepäckraum l/VDA	370-1210	370-1210	370-1210
Höchstgeschw. km/h	195	215	195

Welches Modelljahr?

Nun, da zunehmend Exemplare des 2022 eingeführten Astra-Nachfolgers auf der PSA-Plattform gebraucht zu haben sind, sinken die Preise für späte Astra K mit guter Ausstattung. Weil Fahrassistenz, Matrixlicht und Co. gut funktionieren, raten wir zu späten Exemplaren ab dem Facelift 2019. Wer nur an günstiger Mobilität interessiert ist, kann dank der guten Haltbarkeit auch zu früheren Modellen greifen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Besonders empfehlenswert ist die Variante Edition, sie bietet alles Notwendige. Mit Innovation kommen Assistenten für Verkehrszeichenerkennung und Spurhaltung hinzu. Die GS Line liefert einen Hauch Dynamik. Navi-Pakete vervollständigen das Infotainment nach Wunsch. Generell bot Opel eine Vielzahl von Ausstattungslinien und Paketen, die sich zum Teil miteinander kombinieren ließen.

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten Astra K ist groß, Benzinern überwiegen. Rund 10000 Euro markieren die Untergrenze für die Basismodelle mit den schwächeren Benzinern, wenn die Laufleistung 50000 km nicht übersteigen soll. Der Diesel-Aufschlag liegt bei etwa 2000 Euro. Auffällig ist der deutlich höhere Kombi-Anteil bei Dieselmotoren. Jüngere 1.5 D Sports Tourer mit weniger als 70000 km starten ab 13500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 T	1.4 T	1.6 D	im Jahr	1.0 T	1.4 T	1.6 D
2022	-	-	-	Steuer	34,-	94,-	156,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	617,-	513,-	586,-
2020	-	-	-	Teilkasko	227,-	265,-	337,-
2019	14117,-	17701,-	15508,-	Vollkasko	679,-	713,-	759,-
2018	12998,-	16794,-	14519,-	Wartung	221,-	249,-	268,-
2017	12210,-	15674,-	13391,-	l/100 km	4,4 S	5,5 S	3,7 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die letzte Astra-Baureihe ist in der Kompaktklasse nicht umsonst so beliebt wie ihre Vorgänger. Käufer sollten vor allem beim 1,6-Liter-Diesel genau hinhören, Kettengeräusche sind hier nicht selten.
Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

Astra 1.0 DI Turbo (Test 21/15, Vergleichstest 1/16), Astra 1.4 DI Turbo Sports Tourer (Vergleichstest 5/16), Astra Sports Tourer 1.6 BiTurbo CDTi (Vergleichstest 9/16), Astra 1.2 DI Turbo (Vergleichstest 23/19).
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Peugeot 308

Der Golf-Rivale setzt in zweiter Generation auf Individualität und ein gutes Platzangebot. Bei der Motorauswahl ist jedoch Vorsicht geboten.

Die zweite Generation des 308 wurde von Ende 2013 bis 2021 gebaut, erhielt trotz Übernahme der Modellbezeichnung jedoch eine komplett neue Plattform (EMP2). Im Vergleich zum Vorgänger wirkt der 308 des Typs T9 dynamischer und bietet trotz etwas kleinerer Abmessungen gleiche Innenraumgröße.

Mit dem Modellwechsel entfielen Cabrio (CC), Dreitürer und die Siebensitzeroption für den Kombi. Letzterer profitiert durch etwas mehr Länge und Radstand, sodass gerade auf der Rückbank mehr Platz herrscht als im normalen Fünftürer. Der Kofferraum fasst 420 bis 1228 Liter beim Kompakten und beeindruckende 610 bis 1660 Liter im Kombi. Die Palette der Benzinmotoren reicht vom arg trägen Dreizylinder-Sauger mit 82 PS bis

zum Vierzylinder-Turbo mit 156 PS und dem GTi mit 270 PS. Dieselvarianten waren mit 1,6 (92 bis 120 PS) und zwei Litern Hubraum (150 bis 181 PS) erhältlich.

Alle Dieselmodelle mit „Blue“ im Namen erfüllen die Euro-6-Norm. Sie sind die bevorzugte Wahl im 308, da sie selten Probleme verursachen. Der 1,6-Liter-Benziner kann dagegen aufgrund von Steuerkettenproblemen teuer werden, während die Dreizylinder-Motoren besonders sorgfältig mit der richtigen Ölspezifikation versorgt werden müssen, um zu verhindern, dass der im Öl laufende Zahnriemen angefressen wird, was zu Verstopfungen der Öl- und Vakuumpumpe und somit zum Motorschaden führt.

Der 308 zeigt auch heute noch, dass Peugeot mit ihm einen echten Neuanfang ge-

wagt hat. Das gewöhnungsbedürftige Cockpit-Layout mit hochgesetztem Kombiinstrument und dem bedienungsfreundlichen Touchscreen werden durch hochwertige Materialien und eine saubere Verarbeitung ausgeglichen. Nur im unteren Bereich gibt es viel Hartplastik.

Sechs Airbags und ESP waren stets serienmäßig, aber zunächst gab es nur ein begrenztes Angebot an Assistenzsystemen. Im Jahr 2013 erhielt der 308 fünf Sterne von Euro-NCAP. Mit dem Facelift im Jahr 2017 wurden weitere Sicherheits-Extras aus den Modellen 3008 und 5008 hinzugefügt. Ein Tipp für Komfortliebhaber: Die 18-Zoll-Alufelgen mit Niederquerschnittsreifen sehen zwar schick aus, sie nehmen dem 308 aber viel von seiner Sanftheit beim Abrollen. *Stefan Cercez*





Den potenten GTI (oben) gab's optional mit farblich abgesetztem Hinterteil. 2017 kam das Facelift für alle 308



Minimalistisches Cockpit mit kleinem Lenkrad und hochgesetztem Kombiinstrument. Ansprechender Materialmix



Kombi SW mit großem, glattflächigem Kofferraum (610–1660 Liter). Lehnen fernentriegelbar, schmale Durchlademöglichkeit

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Verschraubung Turbolader (Bj. 2016)
- Kupplungsgeberzylinder (bis Bj. 2017)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner mit 110 und 130 PS erfüllen (wie GT/ GTi) stets die Euro-6-Norm; bei den Dieseln bieten sich die kräftigen, aber genügsamen BlueHdi 120 und 150 an, die dank SCR-Abgasreinigung schon seit ihrer Einführung 2014 Euro 6 erfüllen.

	PureTech 130	BlueHdi 120	BlueHdi 150
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1199	1560	1997
Leistung	96 (130) bei 5500	88 (120) bei 3500	110 (150) bei 4000
max. Drehm.	230 Nm bei 1750	300 Nm bei 1750	370 Nm bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1370/380	1255/555	1365/505
Länge x Breite x Höhe	4253 x 1804 x 1457	4253 x 1804 x 1457	4253 x 1804 x 1457
Gepäckraum	420–1228 l/VDA	420–1228	420–1228
Höchstgeschw.	207 km/h	189 km/h	213 km/h

Welches Modelljahr?

Wer von Fahrverboten oder Umweltzonen betroffen ist, sollte die Diesel HDi 92 und e-HDi 115 (bis 2015) meiden – sie erfüllen nur Euro 5. Das Facelift 2017 brachte neben optischen Änderungen, serienmäßigem LED-Tagfahrlicht und einem sensibleren Touchscreen vor allem neue Assistenzsysteme. Außerdem verfügen die Dreizylinder-Benziner seither über einen Partikelfilter, bei den Dieselmotoren steckt die Ad-blue-Einfüllöffnung nun hinter dem Tankdeckel.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Tempomat, Audio- und Klimaanlage sind beim 308 bereits in der Basis Access an Bord. Ab Active ist der 9,7-Zoll-Touchscreen als zentrales Anzeige- und Bedienelement dabei, ebenso eine Zweizonen-Klimaanlage und Parksensoren hinten. Ab Jahrgang 2017 lohnt die Suche nach Exemplaren mit Assistenzsystemen. Moderne Annehmlichkeiten wie Apple CarPlay oder Android Auto müssen nachgerüstet werden.

Was kostet er?

Von gut 1300 in Deutschland angebotenen Secondhand-308 entfällt rund die Hälfte auf den sehr geräumigen SW, der kaum teurer kommt als der kompakte Fünftürer. Zwischen 6500 und 8000 Euro finden sich durchaus brauchbare Exemplare, dann allerdings mit höheren Laufleistungen. Der Großteil an gebrauchten 308 bewegt sich preislich, je nach Motor, Laufleistung und Ausstattung, zwischen 10 000 und 15 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 130	Hdi 120	Hdi 150	im Jahr	PT 130	Hdi 120	Hdi 150
2022	–	–	–	Steuer	48,–	158,–	204,–
2021	18 206,–	–	–	Haftpflicht	546,–	591,–	583,–
2020	16 565,–	–	–	Teilkasko	285,–	387,–	436,–
2019	14 256,–	–	–	Vollkasko	790,–	904,–	913,–
2018	13 160,–	21 991,–	14 407,–	Wartung	221,–	262,–	287,–
2017	12 320,–	20 546,–	13 268,–	l/100 km	4,6 S	3,8 D	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der 308 der zweiten Generation ist ein im Wesentlichen verlässlicher Kompakter. Genauer hinschauen sollte man in Sachen Ölverlust – hier werden einige Exemplare auffällig. *René Krämer*

Tests in diesen Ausgaben

308 e-HDi 115: Vergleichstest 23/14; 308 125 THP: VT 9/13 und 21/13; 308 BlueHdi 120: Kurzttest 13/14, VT 2/16 und 8/16; 308 SW BlueHdi 150: Dauertest 23/17; Gebrauchtbewertung 308: 8/23.

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

Renault Mégane

Die vierte Generation des Mégane führt die Kompakwagen-Tradition bei Renault fort. Gebraucht gilt der Franzose als zuverlässig, ist aber nicht immer mängelfrei.

Seit 2016 ist die aktuelle Generation des kompakten Mégane auf dem Markt. Er setzt jene Tradition fort, die Renault Mitte der 1970er-Jahre mit dem R14 begründete und dann unter anderem mit dem R19 fortsetzte, der hierzulande wesentlichen Anteil am großen Erfolg der Marke in den 90ern hatte. Obwohl später Qualitätsprobleme und erstarkte Konkurrenten Renault unter Druck setzten, verstanden es die Franzosen, ihr Kompaktmodell entweder durch stilistische oder technische Besonderheiten in der Golf-Klasse im Gespräch zu halten.

So auch bei Generation IV, die als Novum unter anderem mit dem Infotainment- und Bediensystem namens R-Link aufwartete. Es basiert auf einem Touchscreen im Quer- oder Hochformat, der verschiedene Funktions-

und Bedienebenen auf sich vereint. Und häufig Kritik für ihr träges Ansprechen und die unübersichtliche Menüführung erntet. Tipp: Bei Gebrauchtwagen lieber Modelle mit dem kleineren Sieben-Zoll-Display im Querformat wählen – und grundsätzlich nur mit einem Update auf den neuesten Software-Stand.

Das Motorenangebot des Mégane IV (alle erfüllen Euro 6b oder besser) reichte bei den Benzinern ursprünglich von 100 bis 205 PS (GT); ab 2018 ergänzten die 280 PS (später 300 PS) starken Sportversionen R.S. und R.S. Trophy das Angebot. Das Selbstzünder-Portfolio umfasste zunächst vier dCi-Aggregate mit 90 bis 163 PS, von denen 2018 nur noch zwei Blue dCi (115/150 PS) mit SCR-Katalysator übrig blieben. Als Alternative zum Sechsgang-Schaltgetriebe – nicht immer ein Muster für

Haltbarkeit –, stehen für die stärkeren Motoren auch Sechs- und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (EDC) zur Wahl, wobei letzteres ebenfalls gut für Ärger sorgen kann.

Typische Schwächen konzentrieren sich beim Mégane Nummer vier vor allem auf den bis Mitte 2018 angebotenen 1,2-Liter-Benziner, der viel Stresspotenzial bietet: Steuerkette, Ruckeln und Verkokungen. Der 2018 nachfolgende 1,3-Liter macht viel weniger Probleme. Hier sind nur der Keilrippenriemen und die Hydrostößel (Klappern bei kaltem Motor?) auffällig. Die Diesel laufen recht solide, sofern man vom doppelt aufgeladenen dCi 165 die Finger lässt. Kritisch ist allerdings der heftig gammelnnde vordere Hilfsrahmen, der mitunter schon nach fünf Jahren Durchrostungen aufweist – stets prüfen! *Stefan Cercez*





Gefällige Erscheinung: Der Mégane IV kann sich sowohl als Grandtour (oben) als auch im Kompakformat sehen lassen



Interieur mit teildigitalen Anzeigen und Touch-Bedienung. Sowohl Serien- als auch Optionssitze (Bild) überzeugen



Das große R-Link-Infotainment schwächelt bei der Bedienung; mittlerer Benziner (TCE 130/140) als Allround-Tipp

Checkpunkte:

- Rost an Hilfsrahmen vorn?
- Bremsen: Rost/Verschleiß
- Sechsgang-Handschaltung und Siebengang-EDC: Funktion okay/keine Geräusche?
- Verschleiß von Koppelstangen, Spurstangenköpfen und Radführungsgelenken
- Korrosion an Abgasanlage

Rückrufe:

- Verschraubung Rücksitzbank
- EDC: Anpressdruck Kuppelungsscheiben zu gering
- Kein Auslösen der Fensterairbags bei Seitenaufprall
- Ausfall Kühlerlüfter
- Achsschenkelträger locker
- Beschädigung Batteriekabel

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bereits der kultivierte Basisbenziner mit 115 PS (ab 2018) hat ausreichend Kraft; für den Kombi empfehlen wir die Variante mit 140 PS. Die Diesel lassen sich sehr sparsam bewegen, sind aber weniger kultiviert.

	TCE 115 GPF	TCE 140 GPF	Blue dCi 115
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1332	1332	1461
Leistung	84 (114)	103 (140)	85 (115)
bei 1/min	4500	4500	3750
max. Drehm.	220 bei 1500	240 bei 1600	260 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1306/493	1289/495	1391/492
Länge x Breite x Höhe	4359 x 1814 x 1438	4359 x 1814 x 1438	4359 x 1814 x 1438
Gepäckraum	I/VDA 402-1247	402-1247	335-1180
Höchstgeschw.	190	205	190

Welches Modelljahr?

In der Modellgeschichte des Mégane IV ist vor allem das Jahr 2018 wichtig; ab dann stellte Renault die Motorenpalette sukzessive auf die Abgasnorm Euro 6d-Temp um. Der anfällige Einstiegsmotor mit 1,2 Litern Hubraum entfiel und wurde durch den soliden TCE mit 115 PS ersetzt, der aber erst ab Produktion im August mit Otto-Partikelfilter ausgestattet war.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basis Life kommt recht schlicht daher und ist nicht mit allen Optionen verfügbar. Die teureren GT-Line und Bose Edition sind ab Werk am üppigsten ausgestattet und häufig auch mit zusätzlichen Fahrassistenz-Extras gekoppelt. Preis-Leistungs-Tipp – vor allem in Verbindung mit dem Deluxe-Paket inklusive Klimaautomatik, Navigation und Sitzheizung – ist die Ausstattungsversion Limited.

Was kostet er?

Für fünf Jahre alte Limousinen mit dem soliden 1,3-Liter-Benziner und weniger als 40000 km beginnt die Preisspanne bei etwa 13000 Euro. Das sind dann Exemplare mit 115 PS und sparsamer Ausstattung. Vergleichbare Grandtour-Modelle mit dem 1.5 dCi (115 PS) kosten rund 2000 Euro mehr, sind aber selten. Locker das Doppelte kosten die ebenso raren R.S.-Sportmodelle mit Laufleistungen bis 30000 km.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	TCE 115	TCE 140	dCi 115	im Jahr	TCE 115	TCE140	dCi 115
2022	18 107,-	20 076,-	19 559,-	Steuer	78,-	84,-	157,-
2021	16 462,-	18 078,-	17 818,-	Haftpflicht	668,-	600,-	702,-
2020	15 604,-	16 322,-	16 732,-	Teilkasko	375,-	361,-	491,-
2019	13 347,-	14 239,-	15 206,-	Vollkasko	775,-	860,-	950,-
2018	12 559,-	13 517,-	12 884,-	Wartung	240,-	255,-	265,-
2017	-	-	-	I/100 km	5,3 S	5,4 S	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Sportlich und komfortabel mit vielseitigen Möglichkeiten zur Personalisierung. Die Stoßdämpfer an der Hinterachse machen öfter Ärger. Software-Probleme am Multimedia-System lassen sich meist durch ein Update beheben.

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

Mégane dCi 130 (Vergleichstest: 8/16), Mégane TCE 130 (Vergleichstest: 14/18), Mégane Grandtour TCE 140 (Vergleichstest: 8/19), Mégane R.S. Trophy (Vergleichstest: 25/19).

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

Seat Leon

Als familienfreundlicher Kombi ist der sportive Leon eine empfehlenswerte Alternative zum deutlich teureren Golf. Auch die Qualität als Gebrauchter überzeugt.

Die aktuelle Leon-Generation feierte 2020 zusammen mit dem Golf VIII Premiere, im Gebrauchtmrkt sind diese jungen Modelle zunehmend vertreten. Interessanter sind allerdings noch die Leon-Modelle ab 2012, die sich mit den Konzernbrüdern Audi A3, Skoda Octavia und VW Golf VII Volkswagens MQB-Plattform teilen. 2013 kamen zum Schrägheck-Viertürer der Zweitürer SC und der Kombi ST hinzu.

Mit quirligem Fahrverhalten, hoher Lenkpräzision und standfesten Bremsen setzt der recht straff, dennoch harmonisch gefederte Leon des Typs 5F eher auf sportive Fahrdynamik als auf bestmöglichen Abrollkomfort. In den ersten Modelljahren umfasste das Motorenangebot ausschließlich aufgeladene Benzin- und Diesel von 86 bis

184 PS, die mindestens die Abgasnorm Euro 5 erreichen. Seit Mai 2014 erfüllen die TSI-Benziner mit 90 bis 180 PS die Euro-6-Norm, ab Mai 2015 auch die Diesel mit 110 und 150 PS. Schon mit dem 1.2 TSI (105/110 PS) und dem 1.4 TSI (122 bis 150 PS) ist der Seat gut motorisiert, der 2.0 TDI bietet mehr Durchzugskraft bei niedrigerem Verbrauch.

Bei den frühen TSI-Motoren kann allerdings die Steuerkette Probleme bereiten, bei Rasselgeräuschen sollte schnellstmöglich fachlicher Rat eingeholt werden. Auch das gewöhnlich schnell und sanft schaltende Doppelkupplungsgetriebe DSG, das alternativ zur Fünf- oder Sechsgang-Handschaltung gegen Aufpreis angeboten wird, lässt bisweilen durch harte, unmotiviertere Schaltvorgänge einen gewissen Verschleiß erkennen.

Ein Ruckeln beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang fiel den DEKRA-Fachleuten ebenfalls häufiger auf. Abgesehen von den bei höheren Kilometerleistungen gerne etwas abgewetzten Seitenwangen der sportlichen FR-Sitze – ein oft nur optisches Problem – gehört der Leon zu den soliden, zuverlässigen Vertretern seiner Klasse mit hoher Karosseriesteifigkeit und sehr ordentlicher Qualität.

Selten sind verschlissene Bremsen, falsch eingestellte Scheinwerfer oder ölfleuchte Motoren festzustellen, doch selbst mit höheren Laufleistungen gibt es kaum Auffälligkeiten oder Mängelschwerpunkte. Zudem dürfen sich Gebrauchtkäufer über moderate Preise und ein großes Angebot freuen, sollten aber stets auf die Erledigung diverser Rückrufe achten.

Thiemo Fleck





Wenn Autofahren wieder mal Spaß machen darf: Der Leon gefällt mit agilem Fahrverhalten und hoher Lenkpräzision



Die Kombi-Version Leon ST bietet neben dem großen Stauraum (487 bis 1470 Liter) auch genug Platz für die Familie



Der Kompakte mit klarem Cockpit sowie Kofferraum mit geteilt klappbarer Bank und 380 bis 1210 Litern Ladevolumen

Checkpunkte:

- Verschlossene Stoßdämpfer, rostige Federn?
- Verschleiß der Bremsen
- Zündspulen
- Steuerkette bis 2015
- DSG: Verschleiß/Ruckeln?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Ungewollte Deaktivierung der Kindersicherung in den hinteren Türen
- Gasgenerator des Fahrerairbags fehlerhaft
- Ausfall LED-Blinker vorne ohne Erkennung und Anzeige
- Ölverlust durch Ausfall des Nockenwellenverstellers (EA211-Motor)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der kleine TSI-Benziner mit seinen 110 PS bietet flotte Fahrleistungen und reicht für die täglichen Erledigungen. Auch der 2.0 TDI ist beliebt und häufig anzutreffen, Euro-5-Versionen der Dieselantriebe können allerdings (noch) von Fahrverboten betroffen sein.

	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1395	1968
Leistung	81 (110) bei 1/min bei 4500	92 (125) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	175 bei 1400	200 bei 1400	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1198/502	1233/537	1305/515
Länge x Breite x Höhe	4263 x 1816 x 1459	4263 x 1816 x 1459	4263 x 1816 x 1459
Gepäckraum	380-1210	380-1210	380-1210
Höchstgeschw.	194	203	215

Welches Modelljahr?

Bei regelmäßiger Wartung in der Markenwerkstatt ist der Leon ein verlässlicher Partner, Anlaufprobleme gab es nicht. Allerdings hatten die kleinen Benziner anfangs Probleme mit der Steuerkette, und erst ab Mai 2015 erfüllen die TDI-Motoren Euro 6. Das Facelift Ende 2016 brachte lediglich optische Retuschen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ab der Linie Reference ist im Leon wichtiges und sicherheitsrelevantes Zubehör bereits serienmäßig an Bord. Dazu gehören unter anderem sieben Airbags und das Isofix-System zum sicheren und schnellen Befestigen von Kindersitzen. Bei jüngeren Modellen sorgt sogar ein City-Notbremsassistent für noch mehr Sicherheit. Um Komfort kümmern sich – ebenso serienmäßig – die elektrischen Fensterheber vorn sowie Klimaanlage und Multimedia-System.

Was kostet er?

Sofern die Laufleistung 70000 km nicht übersteigen soll, beginnt der Einstieg beim Seat Leon bei 8500 Euro. Dafür gibt es frühe 1,2-Liter-Basisbenziner mit 86 PS und überschaubarer Ausstattung. Jüngere Exemplare ab 2018 mit 1,5-Liter-TSI (150 PS) und weniger als 40000 km kosten noch mindestens 16000 Euro, wobei sich der Kombi-Aufpreis für den ST in Grenzen hält. Jüngere TDI-Varianten sind fast schon Raritäten und kaum unter 20000 Euro zu bekommen.

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
2022	-	-	-	Steuer	62,-	78,-	224,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	574,-	501,-	516,-
2020	-	-	17 645,-	Teilkasko	226,-	292,-	422,-
2019	-	-	16 137,-	Vollkasko	590,-	618,-	757,-
2018	12 610,-	14 611,-	15 233,-	Wartung	251,-	272,-	295,-
2017	10 502,-	13 944,-	13 559,-	/100 km	4,9 S	5,2 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Solider Kompakter, in der ST-Variante auch familientauglich. Aber: Achten Sie darauf, ob der Rückruf betreffend die Kindersicherung an den hinteren Türen erledigt ist. *Dirk Krummel*

Tests in diesen Ausgaben

Leon 1.4 TSI (Vergleichstest: 26/12), Leon 2.0 TDI (Vergleichstest: 8/16), Leon Cupra 280 (Vergleichstest: 25/15), Leon ST 1.4 TSI ACT (Vergleichstest: 17/17), Leon 1.0 TSI (Vergleichstest: 10/18).

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

Skoda Octavia

Der Tscheche ist eines der beliebtesten Importautos hierzulande. In Generation drei überzeugt er mit großzügigem Raumangebot und guter Verarbeitung.

Kaum ein Importauto begeistert die Deutschen so sehr wie der Octavia, der große, fast 4,70 Meter lange Kompakte von Skoda. In der dritten Generation lief er von 2013 bis Ende 2019. Sie basierte auf dem Modularen Querbaukasten des VW-Konzerns, was den Octavia zu einem guten und zugleich leichten Auto machte; sein Basisgewicht lag nur knapp über 1,2 Tonnen.

Das Benziner-Portfolio bestand aus Drei- und Vierzylindern. Die Diesel 1.6 TDI und 2.0 TDI waren stämmige Zieher, aber auch mit dem 1.4 TSI und dem 1.5 TSI (je 150 PS) ist man gut motorisiert. 2014/15 kam die Umstellung auf die Abgasnorm Euro 6. Das Facelift Anfang 2017 konzentrierte sich auf kleinere Neuerungen bei den Aggregaten und den Multimedia-Systemen.

Am Markt spielte die Schräghecklimousine mit der großen Klappe nur eine Statistenrolle. Hauptdarsteller war der Kombi mit seinen 1740 Liter Stauraum, von dem es ab 2014 auch eine höhergelegte Version namens Scout gab. Sie fand ebenso ihre Liebhaber wie die RS-Modelle mit ihren bis zu 245 PS Leistung. Frontantrieb war auch bei ihnen Standard, nur wenige Motorisierungen gab es auch mit Allrad.

In allen Varianten überzeugt der Octavia mit einem sehr großzügigen Raumangebot, langstreckentauglichen Sitzen, klarer Bedienung und ausgewogenem Fahrwerk. Typisch Skoda sind praktische Details, wie der Eiskratzer im Tankdeckel oder die vielen Helfer zur Gepäcksicherung. Und auch mit seiner guten Verarbeitung hat der große

Kompakte aus Mlada Boleslav viele Sympathien gewonnen.

Hat der Tscheche auch Schwächen? Natürlich, aber sie lassen sich leicht überblicken. Beim 1.6 TDI ist das Ventil der Abgasrückführung anfällig gegen Verkokung, bei frühen 1.2 TSI riss in Einzelfällen der Zahnriemen. Speziell bei den kleineren Octavia-Motorisierungen bis 250 Nm Drehmoment ist das Doppelkupplungsgetriebe verschleißanfällig. Regelmäßige Ölwechsel sind unverzichtbar – das gilt auch für die Kupplung der Allradmodelle. Das Infotainment kann ebenfalls Frust bereiten, und zwar beim Canton-Soundsystem und beim Navigationssystem "Columbus". Bei einigen Autos waren die Xenonscheinwerfer schon nach 50 000 km defekt.

P. Körner / ko





Kleines Bild oben: der weitverbreitete Kombi als RS-Modell. Großes Foto: die Limousine vor dem Facelift

Die Fließheck-Limousine ist sehr selten, obwohl sie 1580 Liter Stauraum und eine große Heckklappe hat



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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer oft lange Strecken abspult, ist mit dem 2.0 TDI mit 150 PS gut bedient. Die kleinen TSI-Vierzylinder haben weniger Dampf, sind aber ebenfalls wirtschaftlich, laufen außerdem kultiviert. Für Spar-Profis: das Erdgasmodell G-TEC, mit 110 und 130 PS erhältlich.

Kombi		1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	999	1498	1968
Leistung	kW (PS)	85 (115)	110 (150)	110 (150)
	bei 1/min	bei 5000	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	200 bei 2000	250 bei 1500	320 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1247/570	1302/535	1347/570
Länge x Breite	mm	4659 x 1814	4659 x 1814	4659 x 1814
x Höhe		x 1465	x 1465	x 1465
Gepäckraum	l/VDA	610-1740	610-1740	610-1740
Höchstgeschw.	km/h	201	215	216

Welches Modelljahr?

Motorseitig bereitet der Octavia III kaum Sorgen: Die Euro-5-Schummeldiesel (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 brachte Euro 6d-Temp. Mit dem Facelift Anfang 2017 kam dann 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 Kombi mit weniger als 80 000 Kilometern Laufleistung ist nicht leicht zu finden und entsprechend teuer. Benziner mit 140 PS starten bei 13 000 Euro, 150-PS-Diesel bei 17 000 Euro. Limousinen sind etwas günstiger, haben jedoch nur rund zehn Prozent Anteil am Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland – obwohl auch sie große Kofferräume besitzen.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2022	–	–	–	Steuer	48,–	78,–	212,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	572,–	476,–	520,–
2020	15 375,–	21 112,–	19 585,–	Teilkasko	210,–	238,–	408,–
2019	14 082,–	19 876,–	17 378,–	Vollkasko	581,–	554,–	681,–
2018	13 363,–	18 320,–	16 353,–	Wartung	262,–	301,–	322,–
2017	12 478,–	15 859,–	15 089,–	l/100 km	4,8 S	5,3 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Checkpunkte:

- Verschleiß Türdichtungen
- Rostansatz an Heckklappe?
- Wartung des DSG-Getriebes
- Funktion der Allradkupplung
- Motorlauf der TDI-Aggregate

Rückrufe:

- Fahrer- und Beifahrerairbag mit Fehlfunktionen
- Kindersicherung kann sich deaktivieren
- Halterung Fondkopfstützen unzuverlässig

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.

Maik Wilde

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, entstand der Rapid von 2012 bis 2019 als günstige Golf-Alternative. Er war gut gemacht, aber nicht mängelfrei.

Beim Rapid hatte Skoda mal wieder eine seiner guten Ideen. Nämlich, nicht einfach ein neues Modell zwischen Fabia und Octavia zu stellen, sondern es preislich am unteren Ende der Kompaktklasse zu positionieren. So entstand ein Auto, das nicht ärmlich wirkte, aber durch und durch pragmatisch gemacht war, ob bei der Technik oder den Innenraummaterialien. Zudem war es mit dem Seat Toledo IV baugleich, auch das sparte Kosten.

Der Rapid startete 2012 als Fließhecklimousine mit großer Klappe, unter der 550 Liter Stauraum lagen. Ein Jahr später folgte das Steilheckmodell namens Spaceback, um 18 Zentimeter auf 4,30 Meter verkürzt. Auch sein Gepäckraum war mit 415 Liter Inhalt sehr respektabel für die Fahrzeugklasse. 2015 und

2017 wurde der Rapid leicht überarbeitet, beim zweiten Facelift auch optisch.

Im Sinne der strikten Kostenkontrolle hielt sich das Motorenangebot in engen Grenzen. Bei den Benzinern begann es mit einem Sauger, der 75 PS leistete, darüber gab es Drei- und Vierzylinder-Turbos mit 86 bis 125 PS und maximal 1,4 Liter Hubraum. Als Diesel offerierte Skoda den 1.4 TDI mit drei und den 1.6 TDI mit vier Zylindern.

Wir raten in jedem Fall zu einem Auto, das nach April 2015 gebaut wurde, denn damals krepelte Skoda mit Blick auf die Abgasnorm Euro 6 das Motorenprogramm komplett um. Bei den Benzinern zog der Zahnriemen-EA 211 ein, dem die Steuerkettenprobleme seines Vorgängers EA 111 völlig fremd waren. Und bei den Dieseln löste

der EA 288 den berüchtigten Schummel-TDI EA 189 ab.

Der Frontantrieb war im Rapid alternativlos, für viele Motorisierungen gab es immerhin das Siebengang-DSG. Achten Sie bei der Probefahrt auf sanfte und schnelle Gangwechsel! Ständiges Stop-and-Go im Stadtverkehr sowie Anhängerbetrieb schaden den Kupplungen auf Dauer.

Der Rapid bietet problemlose Ergonomie und anständigen Federungskomfort, sportliche Ambitionen hat er nicht. Sein Fahrwerk ist robust, nur die Federn verschleifen recht schnell. Bei frühen Exemplaren bis 2014 konnte aufgrund unzulänglicher Dichtungen Wasser in den Hinterwagen eindringen. Und die Lackqualität ist durchgehend etwas schwankend. *T. Hellmanzik / ko*





Schnörkelloses Design: der Rapid Spaceback in seiner letzten Ausführung, erkennbar am optionalen LED-Tagfahrlicht



Erstausstattung erwachsen: Rapid Limousine mit knapp 4,50 Meter Länge. Hier ein Modell vor dem Facelift von 2017



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

Checkpunkte:

- Tragbild Bremsen hinten
- Rostansätze an den Kanten?
- Innenraum feucht (bis 2014)?
- Schaltarbeit DSG ruckelfrei?

Rückrufe:

- Gasgenerator Fahrerairbag
- Kindersicherung kann sich von selbst öffnen
- Gurtstraffer können sich bei einem Unfall lösen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die drei Motoren in der Tabelle beschleunigen den Rapid, der in der Basis nur 1,1 Tonnen wiegt, in etwa zehn Sekunden auf 100 km/h und liefern ausreichend Drehmoment. Vor allem aber halten sie bereits die Limits der Abgasnorm Euro 6 ein.

	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1395	1598
Leistung	81 (110) bei 4400	90 (125) bei 5000	85 (115) bei 3500
max. Drehm.	200 Nm bei 2000	200 Nm bei 1500	250 Nm bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1190/460	1226/460	1280/460
Länge x Breite x Höhe	4483 x 1706 x 1461	4483 x 1706 x 1461	4483 x 1706 x 1461
Gepäckraum	550-1490	550-1490	550-1490
Höchstgeschw.	200	208	201

Welches Modelljahr?

Autos aus frühen Baujahren sollte man allein wegen der problematischen Euro-5-Motoren nicht kaufen. Bei der Umstellung auf die neuen Aggregate 2015 frische Skoda den Rapid auch in puncto Infotainment, Assistenzsysteme und Interieurdesign auf. 2017 folgte ein zweites Facelift, unter anderem mit einer neuen Frontschürze. Das Infotainment ging online, optional gab es Bi-Xenon-Scheinwerfer.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Zu Beginn war Ambition die mittlere von drei Ausstattungslinien. Sie war notwendig, damit der Rapid mit der optionalen Geschwindigkeitsregelanlage (190 Euro) und einem USB-Anschluss (110 Euro) ausgestattet werden konnte. Serienmäßig rollte er immerhin mit elektrischen Außenspiegeln und einem Bordcomputer vom Band.

Was kostet er?

Das Angebot auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt ist überschaubar. Ein 1.2 TSI (110 PS) aus einem Baujahr nach 2015 mit weniger als 80000 km auf der Uhr ist unter 11500 Euro kaum zu haben. Die 1.4 TSI, die stets ein DSG besitzen, fangen um die 14000 Euro an. Derselbe Tarif gilt für einen Diesel mit Euro-6-Einstufung unter 80000 km – wobei solche Autos extrem selten angeboten werden.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
2022	-	-	-	Steuer	44,-	64,-	176,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	545,-	532,-	496,-
2020	-	-	-	Teilkasko	175,-	196,-	284,-
2019	12711,-	-	-	Vollkasko	538,-	528,-	611,-
2018	11190,-	14778,-	12619,-	Wartung	218,-	237,-	258,-
2017	10647,-	13976,-	11571,-	I/100 km	4,6 S	4,8 S	4,1 D

Quelle: DAT, *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Verarbeitungsqualität ist nicht das große Plus. Beim Rapid fällt – wie beim kleineren Fabia – auf, dass das Tragbild der hinteren Bremsen häufig mangelhaft ist. Das Material des Antennenstabs scheint für nagende Tiere besonders attraktiv.
Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Rapid 1.4 TSI: Vergleichstest 10/16; Rapid 1.2 TSI: Test 12/13, Vergleichstest 5/16; Rapid Spaceback 1.6 TDI: VT 4/14; Rapid allgemein: Gebrauchtkaufberatung 20/17.

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

Toyota Auris

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



Mit markantem Design versuchte die von 2013 bis 2019 gebaute zweite Auris-Generation ihr Biedermann-Image abzustreifen. Den Typ E180 gab es als viertürige Limousine oder als viel geräumigeren, rund 30 Zentimeter längeren Kombi namens Touring Sports, dessen Ladevolumen beim Umklappen der Rückbank von 530 auf 1658 Liter wächst. Mit dem Modellwechsel im Frühjahr 2019 kehrte Toyota zum früheren Namen Corolla zurück, 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, den der Auris II nahezu unverändert übernommen hat, 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-Zweiliter 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 Liter)



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

Checkpunkte:

- Kupplung auf Verschleiß
- Zündspulen 1.2 Turbo
- 1.2 T: ruckelfreier Lauf?
- Rost Bremsscheiben hinten

Rückrufe:

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

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	cm³	1197	1798
Leistung	kW (PS)	85 (116)	100 (136)
	bei 1/min	bei 5200	bei k.A.
max. Drehm.	Nm bei 1/min	185 bei 1500	k.A.
Leergewicht/Zuladung	kg	1425/380	1385/430
Länge x Breite	mm	4330 x 1760	4330 x 1760
x Höhe		x 1475	x 1475
Gepäckraum	l/VDA	360-1200	360-1200
Höchstgeschw.	km/h	200	180

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 Multimediasystem samt Rückfahrkamera. Wichtigstes Einzelextra: Bi-Xenon-beziehungsweise LED-Scheinwerfer.

Was kostet er?

Benziner und Hybridmodelle dominieren das Gebrauchtwagenangebot. Bei ersteren überwiegen 1.2 Turbo, die um 70 000 km ab 10 500 Euro kosten. Rund 5000 Euro teurer sind Facelift-Hybridmodelle mit ähnlichen Laufleistungen. Kombi-Aufschlag: rund 2000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro		
	1.2 T	Hybrid	1.6 D-4D	im Jahr	1.2 T	Hybrid
2022	–	–	–	Steuer	80,–	36,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	604,–	716,–
2020	–	–	–	Teilkasko	271,–	405,–
2019	15 551,–	19 722,–	–	Vollkasko	948,–	1021,–
2018	13 776,–	18 696,–	15 000,–	Wartung	237,–	267,–
2017	13 142,–	17 601,–	13 394,–	/100 km	5,4 S	3,5 S

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.

Peter Falkenhagen

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

VW Golf

Der aktuelle Golf VIII enttäuscht bei Bedienkonzept und Infotainment. Warum also nicht die Vorgängergeneration als Gebrauchtwagen in Erwägung ziehen?

Nein, an Golf VII herrschte niemals Mangel. Über vier Millionen Stück hat VW auf dem damals neuen Modularen Querbaukasten (MQB) gefertigt, heute stehen in Deutschland mehr als 16 000 gebrauchte Exemplare zum Verkauf. Das Steilheckmodell erschien 2012, der Variant und die schnellen GTI/GTD folgten ein Jahr später; 2014 kam noch der praktische Sportsvan hinzu. Golf R und der rustikal aufgerüstete Alltrack, beide mit dem Allradantrieb 4Motion, rundeten die Palette ab.

Der Basis-Golf war auch in Generation VII ein Dreitürer; begehrt sind der Fünftürer und der 31 Zentimeter längere Variant. Das Facelift Anfang 2017 brachte ein Update für Infotainment (digitales Kombiinstrument, Knopflos-Navi), Assistenz und Antriebe.

Innerhalb des Leistungsspektrums von 85 bis 310 PS stellen die Benziner rund zwei Drittel des Angebots. Vor allem der 1.4 und der 1.5 TSI mit 122 bis 150 PS sind sehr beliebt – im Gegensatz zu den kleinen Vierzylindern im Vorgängermodell Golf VI, die oft mit Steuerkettenproblemen auf- und ausfielen. Bei den Dieseln sind die Motoren aus den frühen Baujahren mit Euro-5-Einstufung aufgrund ihres Emissionsverhaltens kritisch zu sehen. Hochinteressant, aber selten anzutreffen sind das Erdgasmodell TGI, der vollelektrische e-Golf und der Plug-in-Hybrid GTE. Das Doppelkupplungsgetriebe hingegen erfreut sich weiter Verbreitung; speziell bei frühen Baujahren und hohen Laufleistungen sollte man allerdings genau darauf achten, ob es beim Anfahren ruckelt.

Lassen Sie sich von den – gar nicht so zahlreichen – Rückrufen nicht abschrecken, bei solch hohen Stückzahlen lassen die sich kaum vermeiden. Der Golf VII ist ein Auto von hoher Qualität, sie zahlt ebenso wie die große Modellvielfalt und der ausgewogene Charakter auf sein Beliebtheits-Konto ein.

Dazu kommen die umfangreiche Sicherheitsvorsorge mit zeitgemäßen Assistenz- und Infotainment-Systemen sowie eine gute Crashtest-Bewertung. Das Fahrwerk verbindet hohe Fahrsicherheit mit angenehmem Komfort, obwohl die aufwendige Mehrlenker-Hinterachse nur die stärkeren Golf-Versionen ab 122 PS besitzen. Die optionalen Adaptivdämpfer sind nett, aber überflüssig; das Fahrwerk arbeitet auch ohne sie harmonisch.

Heinrich Lingner/ko





Kurvenkünstler: Der GTI (Foto oben). Großes Bild: Markantes Golf-Design beim Siebener



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



Praktisch: Variant mit 1620 Liter Stauraum und 4,56 Meter Länge. Offen: Das Cabrio auf Golf-6-Basis lief 2016 aus

Checkpunkte:

- Beschlagene Scheinwerfer, Xenonbrenner früh defekt
- DSG-Getriebe (Anfahren)
- Wasserpumpe/Thermostat
- Lenkgetriebe ohne Knarren?

Rückrufe:

- Versteller Einlassnockenwelle beim 1.2 TSI
- Radträger der Mehrlenker-Hinterachse bruchgefährdet
- Radlagergehäuse
- Bremsscheiben vorn
- Radschrauben
- Kindersicherung Fondtüren
- Befestigung Fondkopfstütze

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Zu Recht beliebt sind der Zweiliter-Diesel mit 150 PS und die BlueMotion-TDI; Sparkönig ist der 1.6 TDI mit Sechsganggetriebe. Die Benzin-Allrounder heißen 1.4 und 1.5 TSI, hier genügt schon der 125-PS-Motor. Für Leistungs Freaks: GTI- und R-Modelle. Für Stadtbewohner: GTE oder e-Golf in der Version ab 2017.

	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1968
Leistung	85 (115) bei 1/min bei 5000	110 (150) bei 5000	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1211/499	1320/490	1354/506
Länge x Breite x Höhe	4255 x 1790 x 1452	4255 x 1790 x 1452	4255 x 1790 x 1452
Gepäckraum	380-1270	380-1270	380-1270
Höchstgeschw.	204	216	216

Welches Modelljahr?

Besonders die überarbeiteten Golf-Modelle ab Anfang 2017 verdienen Empfehlung, trotz des schlechter bedienbaren Infotainments. Diesel-Interessenten sollten unbedingt darauf achten, dass das Auto ihrer Wahl der Euro-6-Norm entspricht; die Umstellung erfolgte 2014/15. Der bis zu 265 PS starke GTI und der Variant kamen erst Mitte 2013 auf den Markt, ein Jahr später folgten e-Golf und GTE.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Zu den empfehlenswerten Extras zählen das große Fahrerassistenzpaket Plus mit ACC und Front Assist sowie das große Navigationssystem Discover Pro. Weitere Empfehlungen: die LED-Scheinwerfer, der ErgoActive-Fahrersitz und das Winterpaket. Ach ja, und natürlich die hinteren Türen.

Was kostet er?

Leider viel, trotz des riesigen Angebots, denn die Probleme des Nachfolgers machen den Golf VII besonders attraktiv. Dreitürer mit Einstiegsmotor sind nur schwer unter 10000 Euro zu haben, wenn sie weniger als 100000 km gelaufen sind. Stärkere und besser ausgestattete Modelle gibt es kaum unter 12000 Euro. Gute Diesel pendeln sich bei rund 15000 Euro ein, ähnlich wie die seltenen Erdgas-Modelle. Die Plug-in-Hybride mit dem Kürzel GTE sind ebenfalls sehr rar und kaum unter 17000 Euro zu finden. Noch exotischer: der schon ab 14000 Euro angebotene e-Golf.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2022	-	-	-	Steuer	40,-	72,-	218,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	403,-	470,-	537,-
2020	17159,-	19180,-	18641,-	Teilkasko	339,-	327,-	488,-
2019	15179,-	18001,-	17429,-	Vollkasko	727,-	621,-	798,-
2018	13726,-	17110,-	16460,-	Wartung	241,-	271,-	298,-
2017	13052,-	16491,-	15352,-	/100 km	4,5 S	5,1 S	4,2 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

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: VT 17/15; 1.5 TSI Variant: VT 3/18; Golf allgemein: Gebrauchtkaufberatung 13/22. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de