

Mittelklasse

Vor allem bei Familien und Vielfahrern ist die automobiler Mittelklasse sehr beliebt. Sie bietet noch immer ein vielfältiges Angebot, in dem die deutschen Hersteller dominieren.

Wie die gesellschaftliche scheint auch die automobiler Mittelschicht nach und nach auszudünnen. Einige Hersteller haben sich aus diesem einst so starken Segment bereits zurückgezogen oder Limousinen und Kombis durch trendige SUV ersetzt. Doch es ist in erster Linie der Neuwagenmarkt, der von diesem Trend betroffen ist. Bei den Gebrauchten, um die es in diesem Heft ja geht, existiert weiterhin eine große Vielfalt an Marken und Modellen. Hier sorgt ein noch immer starker Strom an ehemaligen Dienstwagen und Leasingfahrzeugen für kontinuierlichen Nachschub und erschwingliche Preise.

Im Schnitt wurden gebrauchte Mittelklasseautos Anfang 2024 in Deutschland für rund 26 000 Euro angeboten. Besonders beliebt waren und sind die klassischen süddeutschen Premium-Modelle Mercedes C-Klasse, BMW Dreier und Audi A4, die jeweils als Limousine oder Kombi zu haben sind; der VW Passat mischt ebenfalls in der Spitzengruppe mit. Viele dieser Autos sind

ehemalige Leasing- oder Dienstwagen und zu meist recht gut ausgestattet. Der Dieselparteil ist bei ihnen hoch, da es sich nicht selten um Langstreckenfahrzeuge handelt. Selbstzünder ab dem Jahr 2015, in dem die Euro-6-Norm eingeführt wurde, sind ihren Euro-5-Vorgängern auf jeden Fall vorzuziehen – wobei diese jetzt ohnehin langsam vom Markt verschwinden.

Generell sind Autos aus der zweiten Hälfte des letzten Jahrzehnts sehr interessant, denn damals gab es schon viele wichtige Assistenzsysteme sowie attraktive Infotainment- und Soundanlagen. Viele dieser Modelle verfügen noch über eine vernünftige Bedienung mit Tasten und Schaltern – der Trend zum Touchdisplay ist ja erst in den letzten Jahren über die Automobilindustrie hereingebrochen.

Wer gern elektrisch fahren will, sollte sich nach einem Plug-in-Hybrid umschauen. Wenn es nicht gerade das Model 3 von Tesla sein soll, sind reine E-Modelle unter den gebrauchten Mittelklasslern noch immer dünn gesät.



Seite 106: Audi A4



Seite 108: BMW Dreier



Seite 110: Ford Mondeo



Seite 111: Mazda 6



Seite 112: Mercedes C-Klasse



Seite 114: Opel Insignia



Seite 116: Toyota Avensis



Seite 117: Volvo S60/V60



Seite 118: VW Passat

Audi A4

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

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

Auch beim Antrieb ist die Auswahl groß, alle Motoren sind nach Euro 6 zertifiziert. Die Vierzylinder-Diesels leisten 122 bis 204

PS; darüber kommen die V6-TDI mit ihren Büffel-Drehmomenten, die jedoch unter einer krassen Anfahrtschwäche leiden. Bei den Vierzylinder-Benzinern reicht das Portfolio von 150 bis 265 PS. In den gutbürgerlichen A4-Versionen gibt es seit 2016/17 einen Quattro-Antrieb, der mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kooperiert und die Hinterachse nur bei Bedarf zuschaltet. Der klassische permanente Allradantrieb ist den Top-Aggregaten mit Achtstufen-Wandlerautomatik vorbehalten.

Angenehme Platzverhältnisse, einfache Bedienung (speziell vor dem Facelift), hochwertige Materialien, gute Verarbeitung, zeitgemäße Assistenzsysteme – der A4 in Generation neun ist ein feines Auto. Als Avant bietet er nur 1495 Liter Gepäckraum, da hat

die elegante Linie Vorrang. Beim Fahrwerk genügen das Standard-Setup und 17-Zoll-Räder. Die sportlichen Optionen machen das Auto vor allem unkomfortabel. Achtung: An der Vorderachse neigen die Lagerbuchsen der oberen hinteren Lenker zu frühem Verschleiß, und die Traggabeln der Federbeine sind bruchgefährdet.

Empfehlung verdienen die Sportsitze wegen ihrer hohen Langstreckenqualitäten. Ein tolles Sicherheits-Extra sind die Matrix-LED-Scheinwerfer, die andere Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlichtkegel ausschneiden. Was sich aber mangels Klang und Qualität gar nicht lohnt: das Soundsystem von Bang & Olufsen. Und nochmal Achtung: Der Notruf e-Call versagt oft – ein Problem bei der HU. *Jens Dralle/ko*





Elegantes Design, agiles Fahrwerk, hohes Sicherheitsniveau – der A4, auf dem Foto als Vor-Faceliftmodell



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Schweißnaht Sitze vorn
- Rückhaltesysteme
- Überhitzung MHEV-System und Kühlmittelzusatzpumpe
- Kraftstoffsystem undicht
- Spiel an der Hinterachse
- Bruchgefahr an den Dämpfergabeln der Vorderachse

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Ein fünf Jahre alter 2.0 TFSI mit 190 PS und weniger als 80 000 Kilometern ist ab etwa 21 000 Euro zu haben. Dieselmotoren – die am Markt dominieren – sind bei gleicher Laufleistung zirka 1500 Euro günstiger als Benziner. Zwischen dem Avant und der Limousine liegen nur geringe Preisunterschiede. Der interessante A4 g-tron wird nur selten angeboten.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS 4 Av.
2022	–	–	67 451,–
2021	–	–	61 331,–
2020	–	–	59 030,–
2019	21 654,–	23 162,–	52 621,–
2018	20 697,–	21 818,–	–
2017	19 594,–	19 437,–	–

Quelle: DAT, *Händlerereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	2.0 TFSI	2.0 TDI	RS 4 Av.
Steuer	104,–	222,–	266,–
Haftpflicht	567,–	645,–	549,–
Teilkasko	539,–	680,–	1285,–
Vollkasko	1217,–	1196,–	3221,–
Wartung	342,–	377,–	634,–
I/100 km	5,6 S	4,3 D	8,8 SP

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

BMW Dreier

Der von 2012 bis 2019 angebotene Dreier des Typs F30 besitzt klassische BMW-Tugenden, indem er Fahrspaß mit Komfort und solider Langlebigkeit kombiniert.

Wer nach einem gut erhaltenen gebrauchten BMW Dreier des Typs F30 sucht, darf sich nicht über das hohe Preisniveau wundern. Das Angebot ist zwar groß – von der vernünftigen Limousine über den praktischen Touring oder den Fließheck-GT bis hin zum rassigen Sportableger M3 lassen sich diverse Wünsche erfüllen –, aber die Nachfrage ist es ebenso.

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

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

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

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

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

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





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

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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	320i	340i	320d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum cm ³	1997	2979	1995
Leistung kW (PS) bei 1/min	135 (184) 5000	240 (326) 5500	140 (190) 4000
max. Drehm. Nm bei 1/min	270 bei 1250	450 bei 1380	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung kg	1475/500	1605/485	1525/500
Länge x Breite x Höhe mm	4633 x 1811 x 1429	4633 x 1811 x 1429	4633 x 1811 x 1429
Gepäckraum l/VDA	480	480	480
Höchstgeschw. km/h	235	250	230

Welches Modelljahr?

Im Sommer 2013 führte BMW beim Dreier neue Assistenzsysteme wie Spurverlassens- und Auffahrwarner sowie ACC mit Stop-and-go-Funktion ein. Entscheidender ist jedoch das Facelift 2015, es brachte die neuen, standfesten Motorenbaureihen mit Euro 6. Optisch waren die Änderungen eher gering. Im gleichen Jahr führte BMW den Plug-in-Hybrid mit einer Systemleistung von 252 PS ein. Wer also eine halbwegs zukunftssichere, teilelektrisch zu fahrende Variante anstrebt, wird hier fündig. Allerdings sind diese Modelle aktuell noch verhältnismäßig teuer.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Preise für einen 320i nach der Modellpflege mit weniger als 60 000 Kilometern beginnen bei rund 18 000 Euro. Für entsprechende 320d muss man knapp 2000 Euro mehr einkalkulieren. Ähnlich hoch ist meist auch der geforderte Kombi-Aufpreis. Gute 340i sind rar und in der Regel selten unter 28 000 Euro zu haben.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	320i	340i	320d	im Jahr	320i	340i	320d
2022	28 732,-	–	28 222,-	Steuer	138,-	228,-	238,-
2021	27 262,-	–	26 509,-	Haftpflicht	617,-	653,-	696,-
2020	25 947,-	–	24 924,-	Teilkasko	443,-	738,-	633,-
2019	24 772,-	–	22 933,-	Vollkasko	976,-	1541,-	1151,-
2018	21 896,-	27 380,-	20 466,-	Wartung	382,-	492,-	398,-
2017	19 954,-	25 901,-	19 026,-	l/100 km	6,1 S	7,7 S	4,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Ford Mondeo

Als Neuwagen hatte er in Vergleichstests selten die Nase vorn – alles eine Spur zu durchschnittlich. Heute erfreut er dafür mit seiner Problemlöslichkeit.



Der hierzulande letzte Mondeo (nur in Asien wird noch ein Nachfolger angeboten) hatte es schwer. Während sein US-Pendant namens Fusion bereits im Herbst 2012 in Produktion ging, verzögerte sich der Start des bis 2022 gebauten Typs BA7 durch den Werkwechsel von Genk nach Valencia auf Anfang 2015. So war er im Mittelklasserennen nie der Modernste und tat sich schwer, als Neuwagen Top-Platzierungen in Vergleichstests abzuräumen. Auf dem Papier war die Konkurrenz immer etwas sparsamer, leichter bedienbar oder geräumiger. Aber eben nur etwas.

Heute erfreuen alle drei Karosserievarianten mit einem soliden, sehr geräumigen Interieur mit vielen Ablagen, bequemen Sitzen und gutem Langstreckenkomfort, gepaart mit feinem Ford-Handling. Dank weitgehend unproblematischer Haltbarkeit lassen sich diese Vorzüge auch im Alter genießen. Was bei der HU bekräftelt wird, geht selten über ganz normale Vernachlässigungen von Beleuchtung und Bremsanlage hinaus. Selten zeigen Diesel mal kleine Ölundichtigkeiten. An Bord stört nur das Sync-2-Infotainment-System mit seinen ziemlich trägen Reaktionszeiten und der unnötig komplizierten Menüführung.

Als Muster-Außendienstler nutzen sehr viele Mondeos einen Dieselmotor. Der passt gut, speziell um 150 PS und darüber hinaus. Verzichteten Sie auf den Dreizylinder-Basisbenziner, dessen Ölbad-Zahnriemen für teure Probleme sorgen kann. Er ist eh etwas zu schlapp für den schweren Mondeo. Automatik-Liebhaber sollten der Wandlerautomatik den Vorzug geben, das Doppelkupplungsgetriebe namens „Powershift“ funktioniert nicht immer so ganz problemlos. Im Internet findet man, welche Version welches Getriebe nutzt.

Für Gebrauchtwagenkäufer ist der große Ford wegen des guten Preis-Leistungs-Verhältnisses interessant. So hat der beliebte Turnier 2.0 TDCi mit einigen Extras nach vier Jahren und 100 000 Kilometern bereits einen Wertverlust von bis zu 50 Prozent zu verzeichnen. Fürs Geld gibt es dann meist gute Ausstattungen – und immer Euro-6-Motoren.

Andreas Jüngling



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



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

Checkpunkte:

- **Softwarestand Infotainment**
- **Wartungshistorie (1.0 EcoB.)**
- **Ölverlust (Zweiliter-Diesel)**
- **Sauberer Schalten (Powershift)**
- **Pflegezustand (Flottenautos)**

Rückrufe:

- **Sechs Rückrufe, darunter Kupplungsschäden mit Brandgefahr (Benziner), Kraftstoffaustritt, Motorüberhitzung, Gurtstraffer, Klima-Kompressor**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Auf dem Gebrauchtmotor halten sich Benziner und Diesel etwa die Waage, ein kleiner Anteil entfällt auf den Plug-in-Hybrid. Die Basis mit Dreizylinder-Benziner ist entbehrlich und anfällig. Die goldene Mitte liegt klassentypisch in der Zweiliter-Kategorie.

Fließheck	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	
Hubraum	1498	1999	1997	
Leistung	kW (PS)	118 (160)	149 (203)	110 (150)
	bei 1/min	bei 6000	bei 5400	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	240 bei 1600	345 bei 2700	350 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1484/676	1564/666	1577/683
Länge x Breite	mm	4871 x 1852	4871 x 1852	4871 x 1852
x Höhe		x 1482	x 1482	x 1482
Gepäckraum	l/VDA	541–1437	541–1437	541–1437
Höchstgeschw.	km/h	222	232	213

Welches Modelljahr?

Unterschiede in Optik oder dem Kleingedruckten der technischen Daten müssen Sie im Vergleich zur Faceliftversion ab 2019 schon mit der Lupe suchen. Das Gute: Es sind auch keine besonders kritischen Baujahre oder Ausstattungskombinationen bekannt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Einerseits bietet die Serie mit Klimaautomatik, Tempomat und Lederlenkrad alles, was es im Außendienst so braucht. Andererseits verwöhnen Titanium, Vignale und Co. schon sehr mit Leder, tollen Technikextras und Fahrassistenz. Das gefällt und erhält den Wert besser als bei den gar nicht so seltenen Buchhaltermodellen ohne Klimabim.

Was kostet er?

Nach einer zeitweisen Verknappung sind nun immerhin Inserate in knapp vierstelliger Zahl vorhanden. Sub-100 000er beginnen bei knapp 12 000 Euro, wobei dann oft nur wenig Leistung und Ausstattung an Bord sind. Ab 15 000 Euro gibt's üppigere Exemplare.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	19 050,–	–	18 097,–
2018	17 399,–	18 971,–	15 717,–
2017	14 607,–	17 287,–	14 761,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi
Steuer	108,–	188,–	218,–
Haftpflicht	656,–	564,–	678,–
Teilkasko	445,–	531,–	553,–
Vollkasko	1022,–	959,–	1001,–
Wartung	269,–	285,–	298,–
l/100 km	5,8 S	7,3 S	4,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

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

Mazda 6

Die Mittelklasse aus Hiroshima zielt nicht auf den Verstand, sondern aufs Herz – und das, obwohl der 6 schon seit zwölf Jahren so vernünftig ist.



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

Den Mazda 6 der dritten Generation (Typ GJ/GL) gibt es bereits seit 2012, seitdem wurde er immer wieder im Detail weiter verfeinert. Während die Auffrischungen außen stets dezent ausfielen, präsentiert sich das Interieur seit 2017 runderneuert. Das besitzt neben feinen Leder- und Echtholzoberflächen (optional) auch ein edel anmutendes Digital-Kombiinstrument, das akzeptabel bedienbare Infotainment und mehr Geräuschdämmung, die den 6 auffallend leise macht.

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

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

Andreas Jüngling



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Gasfeder Heckklappe (Kombi bis Baujahr 2015)
- Kraftstoffpumpe (bis Bj. 2020)
- Injektoren (bis Baujahr 2016)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Frühe Baujahre warten mit günstigen Preisen auf, die bei rund 12 000 Euro beginnen (um 100 000 km). Jüngere 6 mit noch fünfstelligen Laufleistungen liegen, je nach Ausstattung, bei 15 000 bis 19 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	G 165	G 194	D 150	im Jahr	G 165	G 194	D 150
2022	24 406,-	24 083,-	24 232,-	Steuer	120,-	166,-	253,-
2021	21 791,-	22 816,-	21 632,-	Haftpflicht	606,-	543,-	685,-
2020	19 812,-	21 809,-	18 397,-	Teilkasko	507,-	527,-	550,-
2019	17 942,-	20 740,-	16 155,-	Vollkasko	1078,-	1000,-	1116,-
2018	16 655,-	18 679,-	13 643,-	Wartung	254,-	284,-	312,-
2017	13 908,-	16 851,-	-	l/100 km	5,9 S	6,7 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

6 G-145 (FB 24/12, VT 20/13), 6 Kombi D-150 (VT 13/15), 6 Kombi G-165 (VT 7/18), 6 Kombi D-175 (KB 14/16), 6 G-194 (VT 7/21).

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

Mercedes C-Klasse

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

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

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

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

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

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

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





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



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

Komfort und Fahr-sicherheit zeichnen die C-Klasse aus, die mit einem Benzin-er unter der Haube sel-terer Ärger macht



Checkpunkte:

- Hinterachsträger (Rost)
- Diesel: Abgasrückführung, Steuerkette (OM 651/654)
- Radaufhängungen
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	C 180	C 400 4M	C 200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	Reihe/4
Hubraum cm ³	1595	2996	1598
Leistung kW (PS)	115 (156)	245 (333)	100 (136)
bei 1/min	bei 5300	bei 5250	bei 3800
max. Drehm. Nm bei 1/min	250 bei 1250	480 bei 1600	300 bei 1500
Leergewicht/Zuladung kg	1395/565	1645/565	1485/570
Länge x Breite x Höhe mm	4686 x 1810 x 1442	4686 x 1810 x 1442	4686 x 1810 x 1442
Gepäckraum l/VDA	480	480	480
Höchstgeschw. km/h	225	250	218

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Rund 17 000 Euro sind als Minimum für Limousinen früher Baujahre mit Basismotor und weniger als 100 000 km anzusetzen, vergleichbare Kombis sind kaum teurer. Ein Facelift-C 200 d mit 160 PS und ähnlichen Laufleistungen startet ab rund 19 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	C 180	C 400 4M	C 200 d
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	23 879,–	34 365,–	–
2019	21 884,–	31 456,–	–
2018	20 475,–	28 296,–	21 271,–
2017	19 016,–	26 779,–	19 765,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	C 180	C 400 4M	C 200 d
Steuer	74,–	214,–	160,–
Haftpflicht	655,–	641,–	708,–
Teilkasko	328,–	654,–	477,–
Vollkasko	811,–	1565,–	885,–
Wartung	312,–	395,–	331,–
l/100 km	5,0 S	7,6 S	3,9 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Opel Insignia B

Der Insignia B war von 2017 bis 2022 das Flaggschiff der Marke. Als Gebrauchtwagen ist der große Opel trotz einiger Macken durchaus eine Empfehlung.

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

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

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

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

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

schaftlichkeit. Souveräne Kraftentfaltung versprechen die sportlichen Benziner mit 230 oder gar 260 PS. Die Modellpflege Mitte 2020 brachte serienmäßige LED-Scheinwerfer, mehr Assistenzen und die Abgasnorm Euro 6d für die reduzierte Antriebspalette.

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





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



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Insgesamt elf Rückrufe betreffen den Insignia B, allerdings längst nicht jedes Modell und jede Antriebsvariante. Dennoch lohnt die Vorabinformation beim KBA vor einem Gebrauchtkauf

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

¹⁾ Grand Sport; ²⁾ Sports Tourer

Welches Modelljahr?

Qualitativ gibt es beim Insignia B wenig auszusetzen, deshalb können Interessierte durchaus auch zu frühen Modellen greifen. Wer jedoch einen Diesel sucht, der sollte die Ausführungen ab Juli 2018 in Betracht ziehen. Einige Motoren erhielten zu diesem Zeitpunkt die von Fahrverboten ausgenommene Abgasnorm Euro 6d-Temp. Vergewissern Sie sich beim Kauf eines 2,0-Liter-Diesels aus den Baujahren 2016 und 2017, ob der Rückruf bezüglich der Kraftstoffleitung befolgt wurde. Die Rücklaufleitung der Kraftstoffpumpe kann Schaden nehmen, somit besteht die Gefahr, dass Kraftstoff austritt. Mitte 2020 kamen die Facelift-Modelle des Insignia B in den Handel, die mit neuer Front, LED-Scheinwerfern und neuen Motoren mit Abgasnorm Euro 6d aufwarteten.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Gebrauchte Dieselmotoren überwiegen deutlich beim Insignia B, ebenso die Kombivarianten. Eine Limousine mit 165-PS-Benziner unter 60 000 Kilometer kostet ab etwa 16 000 Euro. Für einen Facelift-Sports Tourer 2.0 Turbo D mit ähnlichen Laufleistungen muss man noch mindestens 18 500 Euro anlegen.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 DI ²⁾	1.6 DI ²⁾	2.0 D ³⁾	im Jahr	1.5 DI ²⁾	1.6 DI ²⁾	2.0 D ³⁾
2022	-	-	-	Steuer	120,-	118,-	276,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	616,-	615,-	564,-
2020	18 766,-	-	17 720,-	Teilkasko	314,-	418,-	565,-
2019	17 432,-	19 756,-	16 503,-	Vollkasko	777,-	965,-	1122,-
2018	16 238,-	17 676,-	15 079,-	Wartung	272,-	283,-	335,-
2017	15 655,-	-	14 015,-	I/100 km	5,7 S	6,0 S	5,3 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Peter Falkenhagen

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Toyota Avensis

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



Wer weniger auf Extravaganz als auf Problemlosigkeit setzt, sollte sich den Avensis näher ansehen. Toyotas Mittelklasse-Baureihe schont mit ihrer hohen Zuverlässigkeit Nerven und Geldbeutel. Lediglich die Xenon-Scheinwerfer machen hin und wieder Ärger. Die ab 2009 angebotene dritte Modellgeneration (Typ T27) wurde im Januar 2012 zum ersten und im Juni 2015 zum zweiten Mal aufgefrischt. Im August 2017 endete der Verkauf der Limousine, 2018 wurde der Kombi aus dem Programm gestrichen.

Toyota hat in den D-Cat-Versionen schon früh aufwendige Dieselabgasreinigung mit Stickoxidreduktion eingesetzt. Die Abgasnorm Euro 6 erfüllten die 1,6- und Zweiliter-Selbstzünder jedoch erst ab Frühjahr 2015. Zu diesem Zeitpunkt entfiel auch der 177 PS starke 2,2-Liter-Diesel.

Die Benziner müssen ohne Turboaufladung auskommen, sind technisch eher simpel gemacht. Sie leisten zwischen 132 und 147 PS und bieten sich als brave Aggregate für Wenigfahrer an. Wer häufig lange Strecken absolviert, sollte eher zum Diesel greifen. Etwas behäbig, aber insgesamt ausreichend ist der sparsame 1.6 D-4D mit 112 PS. Meistverkaufter Motor: der 2.0 D-4D mit 124 PS.

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

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



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



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

Checkpunkte:

- Bremsen: Verschleiß/Rost
- Wartungshistorie
- Erledigung evtl. Rückrufe
- Allgemeiner Pflegezustand

Rückrufe:

- Airbag-Gasgenerator (Takata, mehrere Rückrufe)
- AGR-Kühler: Brandgefahr
- Festgängiges Gaspedal
- Leck am Kraftstofffilter
- Verschraubung Turbolader

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.6	1.6 D-4D Combi	2.0 D-4D Combi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1598	1998
Leistung	kW (PS)	97 (132)	105 (143)
	bei 1/min	bei 6400	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	160 bei 4400	270 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1430/540	1560/480
Länge x Breite x Höhe	mm	4750 x 1810 x 1480	4820 x 1810 x 1480
Gepäckraum	l/VDA	509	543-1690
Höchstgeschw.	km/h	200	180

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Überschaubare Gebrauchtauswahl, Benziner überwiegen, ebenso Kombis. Letztere gibt es mit Laufleistungen bis 70 000 km ab 12 000 Euro, die Preisdifferenzen unter den Benzinern sind gering. Vergleichbare Diesel-Kombis ab 2015 kosten ab 14 500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.6	1.6 D ²⁾	2.0 D ²⁾	im Jahr	1.6	1.6 D ²⁾	2.0 D ²⁾
2022	–	–	–	Steuer	126,–	180,–	240,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	594,–	695,–	667,–
2020	–	–	–	Teilkasko	231,–	280,–	372,–
2019	–	–	–	Vollkasko	747,–	718,–	985,–
2018	14 919,–	14 065,–	16 750,–	Wartung	251,–	283,–	297,–
2017	13 451,–	12 565,–	15 561,–	l/100 km	6,1 S	4,2 D	4,6 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Volvo S60, V60

Von 2010 bis 2018 gebaut, ist der schicke Mittelklasse-Volvo auf dem Gebrauchtwagenmarkt heute noch durchaus zu finden – vor allem als Kombi V60.



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

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

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

Die Probleme dieser Baureihe sind überschaubar. Bei den Fünfzylinder-Dieseln treten vereinzelt Risse im Zylinderkopf mit Kühlwasseraustritt auf – ein sehr teurer Schaden! Und die Klimaanlage streikt mitunter wegen eines defekten Kompressors. Das Geartronic-Getriebe mit seinen beiden Kupplungen mag es nicht, wenn der Ölwechsel ausfällt. Und bei hohen Laufleistungen verschleifen die Lager der Spurstangen sowie der Querlenker an der Hinterachse.

Jens Dralle



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



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

Checkpunkte:

- Defekte am DKG
- Klima-Kompressor defekt?
- Risse im Zylinderkopf der Fünfzylinder-Diesel D5

Rückrufe:

- Software Feststellbremse
- Leckende Dieselleitung
- Brandgefahr durch überhitzten Ansaugkrümmer
- Ausfall Front-/Seitenairbags
- Sicherheitsgurte vorn

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	S60 T3	V60 T4	V60 D4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1969	1969
Leistung	kW (PS)	112 (152)	140 (190)
	bei 1/min	bei 5000	bei 4700
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1300	300 bei 1300
Leergewicht/Zuladung	kg	1609/451	1667/463
Länge x Breite	mm	4635 x 1866	4635 x 1866
x Höhe		x 1484	x 1484
Gepäckraum	l/VDA	380	430–1241
Höchstgeschw.	km/h	210	225

Welches Modelljahr?

Für die seit 2013 angebotenen Facelift-Modelle sprechen das bessere Infotainment sowie die aktualisierten Assistenzsysteme und Motoren. Die optischen Änderungen fallen kaum auf. Ein Vorzug aller Modelljahrgänge ist die erfreulich niedrige Mängelhäufigkeit. 2018/19 kamen die Nachfolgemodelle auf den Markt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Ein Mittelklasse-Volvo auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist in der Regel ein Kombi mit Dieselmotor. Mit dem D2-Aggregat (ab 2015) mit Euro 6 und weniger als 100 000 km Laufleistung kostet er ab 16 000 Euro, meist inklusive üppiger Ausstattung. T3- und T4-Benziner unterscheiden sich preislich kaum: ab 17 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	T3 ²⁾	T4 ³⁾	D4 ³⁾
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	16 740,–	19 913,–	18 724,–
2017	15 089,–	17 951,–	15 765,–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise
²⁾S60; ³⁾V60

Betriebskosten in Euro

im Jahr	T3 ²⁾	T4 ³⁾	D4 ³⁾
Steuer	112,–	120,–	210,–
Haftpflicht	561,–	539,–	530,–
Teilkasko	278,–	305,–	520,–
Vollkasko	713,–	738,–	1081,–
Wartung	297,–	334,–	372,–
l/100 km	5,6 S	5,8 S	4,0 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

VW Passat

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

Der Passat der achten Generation hat sein Autoleben hinter sich: Im Frühjahr 2024 ist sein Nachfolger in den Verkauf gestartet, allerdings nur noch als Kombi. 2014 aufgelegt, ist der B8 am Zweithandmarkt stark vertreten, hingegen hat sein Vorgänger B7 an Beliebtheit verloren. Ein Grund dafür dürften die Motorprobleme sein, die es bei den größeren R4-Benzinern aus den frühen Baujahren (Öldurst) und bei den Dieseln (Abgas) gab.

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

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

Bei den meisten Passat B8 portioniert ein Doppelkupplungsgetriebe (DSG) die Kräfte. Schlechte Behandlung fördert seinen Verschleiß, speziell bei den kleinen Motorisierungen. Über die Jahre hinweg hat es jedoch an Standfestigkeit gewonnen. Die Mehrzahl der Modelle gab es auch mit Allrad- statt Fontantrieb, zumeist als Sonderausstattung. Das Fahrwerk des Passat bürgt für agiles und sicheres Handling; adaptive Dämpfer (Extra) steigern den guten Komfort nur noch

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

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





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



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



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

Checkpunkte:

- Infotainment (nach Facelift)
- Funktion Rückfahrkamera und Radartempomat

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

¹⁾ Systemleistung; ²⁾ Systemdrehmoment

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die Preise sind zuletzt leicht gesunken, aber noch immer recht stabil. Ab 16000 Euro gibt es Variant-Exemplare mit Laufleistungen bis 80000 km; die sehr seltenen Limousinen notieren einen Tausender niedriger. Bei den Motorisierungen stehen die Diesel etwas höher im Kurs als die Benziner.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 TSI ²⁾	GTE ²⁾	2.0 TDI ²⁾	Im Jahr	1.5 TSI ²⁾	GTE ²⁾	2.0 TDI ²⁾
2022	23 924,-	31 334,-	26 304,-	Steuer	80,-	28,-	220,-
2021	21 529,-	25 254,-	22 829,-	Haftpflicht	506,-	534,-	530,-
2020	19 378,-	23 958,-	19 919,-	Teilkasko	360,-	396,-	558,-
2019	17 730,-	22 806,-	18 028,-	Vollkasko	754,-	667,-	926,-
2018	16 838,-	21 559,-	16 149,-	Wartung	306,-	368,-	377,-
2017	-	20 246,-	14 749,-	I/100 km	5,3 S	1,7 S ³⁾	4,2 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Oberklasse

In dieser Klasse beginnt eine Auto-Karriere meist als Dienstwagen, für private Käufer sind solche Neuwagen schon wegen des beträchtlichen Wertverlusts zu unwirtschaftlich. Das ändert sich allerdings, wenn die gut ausgestatteten Modelle auf den Gebrauchtwagenmarkt kommen.

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

So zum Beispiel ein BMW Fünfer oder eine Mercedes E-Klasse der im vergangenen Jahr abgelösten Baureihen, die zum größten Teil mit Dieselmotoren Vertreter und Geschäftsreisende mobilisierten. Als gepflegte Gebrauchtwagen sind sie heute noch eine sichere Bank, da sie mindestens Euro 6 erfüllen und aufgrund ihres Langstrecken-Fahrprofils oft weniger Ärger mit den heute fast schon typischen, rußigen Verkorkungen im Einlasstrakt bereiten. Außerdem kamen deren Partikelfilter in den Genuss regelmäßiger Regenerationen bei Betriebstemperatur.

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

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



Seite 122: Audi A6/A7



Seite 124: BMW Fünfer



Seite 126: BMW Siebener



Seite 127: Jaguar XF



Seite 128: Mercedes E-Klasse



Seite 130: Mercedes S-Klasse



Seite 131: Skoda Superb

Audi A6, A7

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

Was gut für die Mittelklasse ist, zündet auch in der Business Class: Nach dem A4 (2007) stellte Audi ab 2010 die A6-Familie auf den neuen Modulen Längsbaukasten (MEB) um. Als erstes Modell debütierte der A7 Sportback, ein viertüriges Coupé. In wenigen Monaten Abstand folgten die A6 Limousine, der A6 Avant und dessen höhergelegtes Derivat A6 Allroad Quattro. 2014 bat Audi die ganze Baureihe zum Facelift und stellte die Motoren auf die Abgasnorm Euro 6 um. 2018 endete die Produktion der so genannten C7-Generation.

Die Motorenpalette war extrem breit. Auf der Benzinerseite gab es Vier- und Sechszylinder von 180 bis 333 PS, V8-Biturbos bis 605 PS sowie ein Hybridmodell mit Vierzy-

linder und Frontantrieb. Bei den Dieseln umfasste die Spanne 136 bis 326 PS.

Die gute Nachricht zu den Motoren: Die Kolbenringprobleme, unter denen der 1,8- und 2,0-Liter-TFSI (EA 888) anfangs litten, waren beim Start der C7-Reihe weitgehend behoben. Weniger erfreulich: Die 2.0 TDI gehörten bis 2014 der Generation EA 189 an, die sich mit ihrem Abgasverhalten einen schlechten Ruf erworben hat. Auch der V6-Diesel EA 896, ebenfalls bis 2014 im Programm, gilt als problematisch.

Nur bedingt empfehlenswert ist das stufenlose Multitronic-Getriebe, das bis zum Facelift für die schwächeren Motoren angeboten wurden. Sein Nachfolger, das Doppelkupplungsgetriebe S tronic, ist sehr robust, ebenso die Schaltgetriebe und die Wandler-

automatik namens Tiptronic. Frontantrieb war Standard, den permanenten Quattro-Antrieb – klassisch mit Mitteldifferenzial – gab's ab 190 Diesel-PS.

Passagiere und Gepäck reisen großzügig in den C7-Modellen. Der Lademeister ist der A6 Avant mit bis zu 1680 Liter Volumen, ein A7 Sportback bietet maximal 1390 Liter. Die Bedienung überzeugt bei allen Modellen, und auch nach 100 000 Kilometern wirkt das Interieur noch wie neu, wie zwei Dauertests in auto motor und sport gezeigt haben. Das Angebot an Sicherheits- und Assistenzsystemen lag auf dem damaligen Stand der Technik, und das Fahrwerk bot einen guten Kompromiss aus Komfort und Sportlichkeit. Richtig flauschig wird's mit der optionalen Luftfederung. *Jörn Thomas/ko*





Komfortabel und sportiv zugleich: Audi A6 Limousine, hier vom Jahrgang 2016. Foto oben: der schicke Kombi Avant



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



Fünf Meter Eleganz: Der A7 Sportback, ein Coupé mit vier Türen, war das erste Modell der C7-Baureihe

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon die Vierzylinder-Benziner genügen als Antrieb. Der V6-Sauger ist seinen Kompressor-Brüdern weit unterlegen. Wichtig: Vierliter-V8 in S6 (420 PS) und RS 6 (560/605 PS). Vernünftig: alle TDI, aber nur mit Euro 6. Enttäuschend: das Hybridmodell.

Limousine	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TDI Quattro
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	1798	1984	2967
Leistung	140 (190)	185 (252)	160 (218)
bei 1/min	bei 4200	bei 5000	bei 4000
max. Drehm.	320 bei 1400	370 bei 1600	400 bei 1400
Nm bei 1/min			
Leergewicht/Zuladung	1610/505	1670/505	1770/505
kg			
Länge x Breite x Höhe	4933 x 1874 x 1455	4933 x 1874 x 1455	4933 x 1874 x 1455
mm			
Gepäckraum	530	530	530
l/VDA			
Höchstgeschw.	233	250	244
km/h			

Welches Modelljahr?

Das Qualitäts- und Verarbeitungsniveau überzeugte in allen Autos der C7-Baureihe vom ersten Tag an. Vorsicht ist jedoch beim Antrieb der Modelle vor dem Facelift geboten: Die Vier- und Sechszylinder-TDI gelten beim Stickoxidausstoß als kritisch. Und die stufenlose Multitronic, die ebenfalls bis 2014 angeboten wurde, kann es übel nehmen, wenn der Ölwechsel unterblieben ist.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Einparkhilfe sollte immer an Bord sein, für Langstreckenfahrer empfehlen wir zudem die Luftfederung und den adaptiven Radar-Tempomat. Das Navi ist natürlich auch wichtig, allerdings ist hier die Software meistens veraltet. Automatikgetriebe und Allradantrieb machen das Leben leichter und sicherer. Ebenfalls sinnvoll: die optionalen Lichtsysteme.

Was kostet er?

Schon ab 8000 Euro gibt es viele A6 mit mehr als 200 000 km auf der Uhr – natürlich kein Kauf Tipp, aber ein Indiz für die Langlebigkeit dieser Autos. Unter 100 000 km beginnt das Preisniveau mit 15 000 Euro, doch solche Exemplare sind selten. Der Avant ist auf dem deutschen Second-Hand-Markt dreimal häufiger anzutreffen als die Limousine, und noch rarer als diese ist der A7 Sportback. Diesel beherrschen den Markt mit mehr als 90 Prozent Anteil souverän.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TDI	im Jahr	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TDI
2022	–	–	–	Steuer	122,–	126,–	325,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	634,–	627,–	766,–
2020	–	–	–	Teilkasko	498,–	547,–	918,–
2019	–	–	–	Vollkasko	999,–	1051,–	1348,–
2018	20 331,–	22 680,–	20 836,–	Wartung	384,–	421,–	471,–
2017	19 272,–	20 393,–	19 843,–	l/100 km	5,9 S	5,9 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Checkpunkte:

- Multitronic (Ölwechsel?)
- Ausfall MMI-Monitor
- Funktion Klimaanlage

Rückrufe:

- Wasserpumpe/Zusatzpumpe
- Überhitzung MHEV-System
- Ölversorgung Turbolader
- Ausfall Bremskraftverstärker beim 3.0 TDI
- Rückhaltesysteme

BMW Fünfer

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

Kein Wunder, dass der Fünfer als Dienstwagen so beliebt ist; wer einen luxuriösen und agilen Langstreckenwagen sucht, wird beim Typ G30 fündig. Der im Herbst 2023 abgelöste Fünfer der siebten Generation startete im Februar 2017 und erhielt 2020 ein Facelift. Ihn gibt es gebraucht mittlerweile in großer Auswahl.

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

solider als die N47-Vierzylinder des Vorgängers, leiden in der Peripherie jedoch – wie so viele moderne Diesel – öfter an Problemen im Bereich der Abgasregelung.

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

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

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

wirkt ein Fünfer in der Regel hochwertig und frisch im Design. Ärger bereitet jedoch bisweilen die komplexe Elektronik durch Ausfälle oder Fehlfunktionen, die auch Assistenzsysteme oder das digitale Kombiinstrument betreffen können. Ölverlust an Motor, Getriebe oder Hinterachsdifferenzial ist ebenfalls ein Thema – auch bei der HU.

Verlässliche Sicherheit bietet der G30 dafür im Hinblick auf den Insassenschutz, er zählte bei den obligatorischen Crashtests zu den sichersten Modellen in seiner Klasse.

Ganz Business-Limousine, ist der Fünfer der siebten Generation mit dem Adaptivfahrwerk komfortabel gefedert. Der Touring (G31) verfügt übrigens über Luftfederung an der Hinterachse mit praktischer Niveauregulierung. *Marcus Peters/uh*





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

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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Der Diesel-Anteil bei gebrauchten G30/G31 liegt bei rund 70 Prozent, wobei man 520d am häufigsten findet. Bei Laufleistungen unter 100 000 km starten Faceliftmodelle ab etwa 26 000 Euro, wobei die weit verbreiteten Touring kaum teurer als Limousinen sind.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	520i	540i	520d	im Jahr	520i	540i	520d
2022	37 063,-	-	35 994,-	Steuer	90,-	168,-	216,-
2021	34 311,-	-	32 182,-	Haftpflicht	578,-	578,-	684,-
2020	29 968,-	36 354,-	30 179,-	Teilkasko	657,-	866,-	987,-
2019	26 691,-	34 089,-	27 344,-	Vollkasko	1356,-	2098,-	1887,-
2018	25 241,-	32 479,-	27 214,-	Wartung	424,-	532,-	493,-
2017	22 768,-	29 225,-	22 713,-	l/100 km	5,3 S	6,5 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

BMW Siebener

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



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

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

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

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

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

Jens Dralle



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



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

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie wegen komplexer Technik und Elektronik**
- **Bremsenverschleiß**
- **Funktion Komfortelektronik**
- **Erledigung evtl. Rückrufe**

Rückrufe:

- **Brandgefahr durch fehlerhaftes AGR-Modul (Diesel)**
- **Ölkühlerleitung undicht**
- **Bremslichtschalter**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

Siebener Normalversion	740i	740e	730d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	Reihe/4	Reihe/6
Hubraum	2998	1998	2993
Leistung	240 (326) bei 5500	240 (326) bei 5000	195 (265) bei 4000
max. Drehm.	450 bei 1380	500 bei 1250	620 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	1800/600	1975/610	1830/620
Länge x Breite x Höhe	5098 x 1902 x 1478	5098 x 1902 x 1478	5098 x 1902 x 1478
Gepäckraum	l/VDA 515	420	515
Höchstgeschw.	250	250	250

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Dieselmodelle überwiegen deutlich beim Siebener. Vierjährige 730d mit weniger als 100 000 Kilometern Laufleistung stehen im Frühjahr 2024 ab etwa 48 000 Euro beim BMW-Händler. Die vergleichsweise seltenen 740i-Benziner sind dagegen rar, frühe Exemplare unter 80 000 Kilometern gibt es ab 36 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	740i	740e	730d	im Jahr	740i	740e	730d
2022	–	–	–	Steuer	266,–	40,–	333,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	637,–	620,–	705,–
2020	–	–	43 398,–	Teilkasko	1277,–	992,–	823,–
2019	–	39 032,–	39 041,–	Vollkasko	2591,–	2621,–	2717,–
2018	36 464,–	37 058,–	37 046,–	Wartung	534,–	463,–	488,–
2017	34 075,–	32 565,–	33 621,–	l/100 km	7,9 S	2,1 S ²⁾	4,5 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Jaguar XF

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



Dass der Jaguar XF edel daherkommt und mit eigenständigem Design, Leder, Holz und Alu glänzt, ist schnell klar. Auch den eher dynamischen Ruf seiner Fahrer haben viele schnell bei der Hand. Weit weniger verbreitet sind dagegen klare Aussagen über seine Haltbarkeit als Gebrauchtwagen. Selbst der oft überquellende Wissensschatz macher Stammtischkumpane ist in dieser Hinsicht nicht besonders ertragreich.

Wer sich also intensiv mit der zweiten Generation des XF (Typ X260, gebaut seit 2015) beschäftigt, stellt fest, dass er in Bezug auf Verarbeitung, Lackierung und Innenraumqualität sehr wohl mit der teutonischen Konkurrenz mithalten kann. Die Alukarosserie (besonders leicht ist der XF mit rund 1,7 Tonnen trotzdem nicht) überzeugt durch feinste Spaltmaße. Besonders seit der großen Modellpflege 2020 sind das Infotainmentsystem und die Fahrassistenz so intuitiv bedienbar, wie man es angesichts des stilvollen Auftritts erwartet.

Auch mit Vierzylinder-Dieselmotor bewahrt der XF seine Würde. Die Ingenium-Motoren zeichnen sich durch ihre Laufruhe und sparsamen Verbrauch aus, sind außerdem bei ordnungsgemäßer Wartung durchaus zuverlässig. Getretene Exemplare kränkeln höchstens hier und da an einer einlaufenden Ausgleichswelle, die seitlich längs am Motor sitzt. Die Dreiliter-V6-Diesel haben dagegen mit Lagerschäden und Verkokungen rund um die Abgasrückführung zu kämpfen.

Die Benziner, jeweils als Vierzylinder oder V6 in verschiedenen Leistungsstufen, überzeugen mit feiner Laufkultur und sind selten problematisch. 2020 strich Jaguar zum Verdross der Puristen alle Sechszylinder aus dem XF-Angebot. Die serienmäßig verbaute ZF-Achtstufenautomatik verdient – wie immer – großes Lob.

Mit zunehmendem Alter und Kilometern können verschleißbedingte Poltergeräusche aus dem Fahrwerk auftreten. Ein Phänomen, das auch Fahrer von A6 und E-Klasse kennen. Einzig die oft unzuverlässige Verkehrszeichenerkennung nervt nachhaltig und unterstützt unnötig den dynamischen Ruf der Jaguar-Fahrer. *Andreas Jüngling*



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



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

Checkpunkte:

- **Ausgleichswelle (Vierzyl.)**
- **Funktion Wählhebelknopf**
- **Reparierte Unfallschäden (Alukarosserie!)**
- **V6-Diesel: nur aus Langstreckenvorbesitz sinnvoll**

Rückrufe:

- **Motorsoftware (Vierzylinder bis Baujahr 2019)**
- **Software Kombiinstrument (Baujahre 2016-2017)**
- **Hinterachsträger (XF-S)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Um bei Fahrassistenz und Infotainment auf klassenüblichem Niveau zu sein, empfiehlt sich das Facelift ab 2020. Hier ist auch die Bedienung besser. Lebensnotwendiges war auch zuvor bereits an Bord. Ansonsten bleibt das Facelift vor allem optischer Natur.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Schrecklich viele XF gibt es nicht. Gerade unterhalb von 100 000 Kilometern schrumpft das Angebot. Dafür entdeckt man recht seriös wirkende Inserate bereits ab etwa 18 000 Euro. Dafür gibt es fast immer Vierzylinder-Diesel mit mittlerer Ausstattung. Luxus-Leckerbissen mit Leistung kosten bis zu 40 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	20t	S	D200	im Jahr	20t	S	D200
2022	–	–	–	Steuer	158,-	266,-	228,-
2021	–	–	–	Haftpflicht	620,-	628,-	644,-
2020	–	–	22 550,-	Teilkasko	647,-	733,-	728,-
2019	–	–	21 437,-	Vollkasko	1290,-	1410,-	1400,-
2018	23 548,-	31 236,-	17 683,-	Wartung	397,-	528,-	424,-
2017	21 533,-	27 031,-	16 831,-	l/100 km	6,8 S	8,3 S	4,3 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes E-Klasse

In der Ahnenreihe haltbarer Langzeitautos bewährt sich auch die nun abgelöste E-Klasse. Aufmerksamkeit gebührt aber ausgerechnet dem Vierzylinder-Diesel.

Noch in der letzten Ausgabe fand sich an dieser Stelle der Vorgänger W 212, der als bewährter Hochwert-Daimler in die Herzen der Kilometerkönige fuhr.

Nun steht der von 2016 bis 2023 gebaute Nachfolger W 213 im Fokus vielfahrender Gebrauchtkäufer. Mit leichtfüßigerem Handling und moderner Innenarchitektur unterscheidet er sich gefühlt stark von seinen Vorgängern. Technisch bleibt's jedoch altbekannt: Längs eingebaute Vier-, Sechs- und Achtzylinder, aufwendige Radaufhängungen, optionale Luftfederung (im T-Modell hinten serienmäßig) und Hinterrad- oder aufpreispflichtiger Allradantrieb.

Auch typisch für die E-Klasse: Der enorm haltbare Innenraum, dessen gute Materialqualität auch nach hohen Laufleistungen

in der Regel kaum Verschleiß aufweist. Das gilt ebenso für den Laderaum des T-Modells, der noch immer zu den größten Frachtabteilen diesseits der Kleinlaster-Klasse gehört.

Dass die Basis-Vierzylinder im Prinzip vollauf genügen, größere Aggregate jedoch mit fein abgestimmter Antriebs-Wucht begeistern, ist ebenfalls nicht neu. Wohl aber die Option, in Form des E 300 e/350 e und E 300 de Plug-In-Hybride zu erhalten, die mit 33 bis 57 Kilometern E-Reichweite einen ordentlichen Praxisnutzen bieten.

Chronische Schwächen sind der Antriebspalette fremd, jedoch gibt es bei manchen Triebwerken Detailprobleme, die häufig erst durch die intensive Nutzung vieler E-Klassen auffallen. Exemplare mit Vierzylinder-Diesel weisen teils schon früh einen

hohen Verschleiß auf, wenn sie etwa als Taxi viel im Leerlauf arbeiten oder die DPF-Regeneration im Stadtverkehr oft unterbrochen wurde. Das führt zu einem hohen Kraftstoffanteil im Öl und Mangelschmierung. Bekannt sind brechende Schleppebel im Ventiltrieb mit kapitalen Motorschäden als Folge. Gleiches gilt für häufig kalt getretene und (zu) heiß abgestellte Motoren.

Immerhin gibt es bislang karosserieseitig kaum bekannte Schwachstellen. Auch die hier praktisch immer verbaute Neunstufenautomatik ist für ihre Haltbarkeit bekannt. Ärgerlich: Der W 213 ist geplagt durch Unmengen an Rückrufen und Serviceaktionen. Sicherheits halber sollte man prüfen oder auch beim Händler abfragen, ob diese erledigt wurden.

Andreas Jüngling





Avantgarde bzw. AMG-(Line) tragen einen Coupégrill. Der Rest besitzt einen traditionellen Plakettengrill mit Haubenstern

Familienalbum: Anders als beim Vorgänger fußen auch Coupé und Cabrio auf der E-Plattform. Zum normalen T-Modell (u.)gesellt sich der beplankte All-Terrain mit höhergelegtem Luftfahrwerk ab Werk (links oben)



Besteht kein Risiko von Falschbehandlung oder Ölverdünnung, ist der OM654 ein sehr leises und sparsames Triebwerk

Checkpunkte:

- Thema Steuerkette, Schlepphebel bei Diesel OM654
- Wartungshistorie
- Durchführung Rückrufe

Rückrufe:

- Insgesamt über 20 Rückrufe
- Airbagprobleme (bis Bj. 2017)
- div. Probleme Lenkgetriebe
- Steuerkette (OM 654, bis Bj. 19)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die sparsamen Vierzylinder-Diesel stellen das Gros dar. Hier ist aber eine vernünftige Behandlung im Vorbesitz entscheidend. Sicherer sind Sechszylinder. Die Benziner sind alle robust und auffallend leise.

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

Welches Modelljahr?

Der durchweg hohe technische Stand wurde zum großen Facelift 2020 noch weiter verfeinert. Signifikante Änderungen sind neben der Optik die Einführung des Bediensystems MBUX die neuen Reihenvier- und Sechszylinder-Benziner.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Bei knapp 17 000 Euro beginnen die ersten kaufbaren Exemplare unterhalb der 200 000-Kilometer-Marke. Durchweg seriös wird's ab 20 000 Euro. Spannend: Kombis und Diesel unterscheiden sich preislich kaum von selteneren Benzinern. Hübsch und Leistungsstark wird's ab etwa 28 000 Euro. Echter Luxus in Leistung und Ausstattung zieht sich hinauf bis gut 40 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	E 200	E 400	E 220 d	im Jahr	E 200	E 400	E 220 d
2022	–	–	–	Steuer	134,–	202,–	204,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	626,–	670,–	737,–
2020	–	–	30 948,–	Teilkasko	525,–	718,–	823,–
2019	26 510,–	–	29 206,–	Vollkasko	1053,–	1580,–	1571,–
2018	23 541,–	30 790,–	26 807,–	Wartung	452,–	539,–	484,–
2017	22 272,–	28 742,–	24 948,–	I/100 km	6,1 S	6,9 S	3,9 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes S-Klasse

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



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

Beim Übergang vom W 221 zum W 222 endete die Ära der Saugmotoren in der Mercedes S-Klasse. Mit Ausnahme des seltenen S 400 Hybrid sind alle Motoren aufgeladen: Die Benziner und der Vierzylinder im Dieselhybrid S 300 h haben zwei Lader, während die nicht elektrifizierten Selbstzünder von Single-Turbos angetrieben werden. Übrigens braucht man sich keine Sorgen um die Diesel zu machen: Alle Motoren des W 222 erfüllen die Euro-6-Norm. Modern, aber kostspielig ist der Ende 2018 eingeführte Teilzeit-Elektriker S 560 e. Selten wird dieser unter 65 000 Euro angeboten.

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

Generell bietet der W 222 eine exzellente Material- und Verarbeitungsqualität, wobei lediglich die Abgasanlage und einige Fahrwerkskomponenten einem erhöhten Verschleiß unterliegen. Chronische Probleme sind zwar nicht bekannt, jedoch können im Laufe der Zeit Probleme mit der Elektronik, den Assistenzsystemen oder Ölverlust auftreten. Wie bei allen hochtechnisierten Autos sollte vor dem Kauf eines Gebrauchtwagens dessen Fehlerspeicher ausgelesen werden.

Andreas Jüngling



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



Der 4,7-Liter-Biturbo-V8 passt mit sanfter und kraftvoller Leistungsentfaltung perfekt zum Charakter des S 500

Checkpunkte:

- Transparenter Vorbesitz?
- Dichtung Ölkühler (S 350 d bis 2016)
- Kaltstart-Klappen beim Benziner (Kettenräder M278/M276)
- Wartungshistorie

Rückrufe:

- Verschraubung des Lenkgetriebes (bis Baujahr 2017)
- Kühlmittelpumpe (ab Bj. 2017)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	S 500	S 300 h	S 350 d
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8	R/4	V/6
Hubraum	cm ³ 4663	2143	2925
Leistung	kW (PS) 335 (455) bei 1/min bei 5250	170 (231) bei 3800	210 (286) bei 3400
max. Drehm.	Nm bei 1/min 700 bei 1800	500 bei 1600	600 bei 1200
Leergewicht/Zuladung	kg 1995/700	2015/700	1955/700
Länge x Breite x Höhe	mm 5116 x 1899 x 1496	5116 x 1899 x 1496	5116 x 1899 x 1496
Gepäckraum	l/VDA 530	510	510
Höchstgeschw.	km/h 250	240	250

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Knapp unter 30 000 Euro beginnen erste Exemplare unterhalb der 200 000 Kilometer – dank der guten Qualität kein unvernünftiger Suchrahmen. Es gilt, zwielichtige Inserate auszusortieren. Was als Vollausstattung angepriesen wird, ist meist S-Standard.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	S 500	S 300 h	S 350 d	im Jahr	S 500	S 300 h	S 350 d
2022	–	–	–	Steuer	302,–	239,–	363,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	733,–	804,–	767,–
2020	54 364,–	–	51 348,–	Teilkasko	2000,–	1820,–	2128,–
2019	50 855,–	–	45 507,–	Vollkasko	2706,–	2532,–	2669,–
2018	47 664,–	–	41 444,–	Wartung	677,–	592,–	590,–
2017	44 862,–	33 600,–	38 710,–	l/100 km	8,5 S	4,3 D	5,1 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Skoda Superb

Die bis Ende 2023 angebotene dritte Generation des überaus geräumigen Superb bietet hohen Komfort und reizvolle Extras. Gebrauchte sind aber noch recht teuer.



Wer einen richtig großen Kombi sucht, muss sich entweder das Mercedes E-Klasse T-Modell anschaffen oder den überaus geräumigen Superb des Typs 3V, der von 2015 bis 2023 gebaut wurde. Dabei beeindruckt dieser nicht nur mit seinem Innen- und Kofferraum, sondern auch mit optionalen Adaptivdämpfern und geschmeidigem Federungs- und Abrollkomfort. Zugleich wirkt das Interieur wohnlich, das sich mit attraktiven Extras aufwerten ließ. So etwa mit Adaptivtempomat, mitlenkenden Xenon-Scheinwerfern oder Dreizonen-Klimaautomatik.

Wie beim Schwestermodell Passat stand eine breite Palette an Turbo-Vierzylindern mit 120 bis 280 PS bereit, die alle die Euro-6-Norm erfüllen. Sechs- und siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe waren meist optional, sind bei Gebrauchten aber oft anzutreffen. Unabhängig von der Laufleistung neigen sie vor allem im Stadtbetrieb zum Ruckeln. In Sachen Haltbarkeit stellen sie bei einem regelmäßigen Getriebeölwechsel alle 60 000 Kilometer zumindest keinen Krisenherd mehr dar. Die stärkeren Motoren bringen ihre Kraft überwiegend per Allradantrieb auf die Straße.

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

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

Michael von Maydell



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Steckverbindung Sicherungskasten (Baujahr 2015)
- Fahrerairbag (bis Bj. 2017)
- Einklemmschutz Schiebedach

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Ob der gerade enthüllte Nachfolger für günstigere Preise sorgt? Von knapp 4500 inserierten Exemplaren beginnen die günstigsten aktuell bei rund 12 500 Euro (bis 150 000 km). Seriöse Autos mit Restgarantie liegen um 18 000 Euro, Sahnestücke über 20 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI
2022	–	–	–	Steuer	74,–	125,–	236,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	491,–	472,–	479,–
2020	–	–	24 115,–	Teilkasko	335,–	476,–	625,–
2019	–	–	21 753,–	Vollkasko	730,–	777,–	1009,–
2018	17 647,–	20 265,–	19 772,–	Wartung	265,–	288,–	351,–
2017	16 466,–	18 555,–	18 004,–	l/100 km	5,1, S	6,2, S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Dominik Ketel

Tests in diesen Ausgaben

Superb 2.0 TSI: Vergleichstest 13/15; Superb 2.0 TDI: Vergleichstests 16/15, 7/16; Superb Combi 2.0 TDI: Vergleichstests 18/15, 16/16, 23/16, 17/17, 19/20; Superb Combi 2.0 TSI: Vergleichstests 5/18, 19/18 und 4/20.

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

Sportwagen und Cabrios

Schon als Neuwagen sind sie keine Massenautos, auch am Gebrauchtwagenmarkt ist das Angebot überschaubar – mit schwindender Tendenz. Weshalb manche Modelle keine klassische Secondhand-Karriere durchlaufen, sondern gleich zu teuren Liebhaberstücken avancieren.

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

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

Ähnlich könnte es auch dem Audi TT nach seiner Produktionseinstellung im November 2023 ergehen. Wer je von diesem Sportler ge-

träumt hat, sollte sich schon bald ein gutes Gebrauchtexemplar sichern – bevor es andere tun. Ebenfalls ein Liebhaberauto mit entsprechend honoriertem Status könnte das Beetle Cabrio werden. Viel mehr Frischluft-Feeling für vier Personen geht kaum – wobei der offene VW auch ungleich stilvoller auftritt als der spröde Nachfolger in Gestalt des T-Roc Cabrio.

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

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



Seite 134: Audi A5



Seite 135: Audi TT



Seite 136: BMW Vierer



Seite 137: Mazda MX-5



Seite 138: Mercedes SLK/SLC



Seite 139: Porsche 911



Seite 140: Porsche Boxster/Cayman



Seite 141: VW Beetle Cabrio

Audi A5

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



Technisch ist der A5 baugleich mit dem A4, aber sein Design macht ihn zu einem der elegantesten Audi überhaupt – über beide Generationen (B8 und B9) hinweg. Das zweitürige Coupé erschien 2007, gefolgt vom Cabriolet mit dem Stoffverdeck und dem viertürigen Sportback mit der großen Klappe (beide 2009). Nach dem Facelift 2011 lief das Trio noch bis 2016 weiter. Dann erschien der Nachfolger, erneut in drei Ausführungen; er wird noch heute gebaut.

Bei der ersten A5-Generation sind fast alle Antriebe mit Vorsicht zu genießen, speziell die Vierzylinder von Anfang 2008 bis Mitte 2011. Viele dieser TFSI aus der Baureihe EA 888 verbrauchen aufgrund fehlkonstruierter Kolbenringe zu viel Öl, Motorschäden nicht ausgeschlossen. Die Diesel mit Euro-5-Einstufung sind mechanisch robust, aber im Abgasskandal auffällig geworden. Das stufenlose Getriebe Multitronic kann Ärger machen, wenn der regelmäßige Ölwechsel ausbleibt. Die Schaltgetriebe, die Tiptronic (Wandlerautomatik) und der Quattro-Antrieb für die stärkeren Modelle arbeiten zuverlässig; an der komplexen Vorderachse jedoch neigen die Querlenkerlager zum Verschleiß.

Der A5 der zweiten Generation (Facelift 2018) kennt keine Antriebs-Probleme mehr. Die Multitronic flog raus; der Fortschritt fokussierte sich auf eine überarbeitete TDI-Generation, auf ein neues, nur bei Bedarf zuschaltendes Allradsystem sowie auf Assistenz und Infotainment. Der so genannte B9 dominiert heute den Gebrauchtwagenbestand, jedes zweite Auto ist ein Sportback. Wie beim Vorgänger stehen viele Motorisierungen zur Wahl, von 150 PS bis 450 PS (RS mit V6-Biturbo). Die Diesel halten die Euro-6-Abgaslimits ein; die Umstellung hatte schon 2014 begonnen.

Bei beiden A5-Generationen handelt es sich um klassische Audi mit ausgewogenen Fahreigenschaften und nobler Anmutung im Innenraum. Allerdings können Fensterheber und Infotainment gelegentlich ein Eigenleben führen. 2018 stellte Audi die Bedienung auf ein Touch-Konzept um, das einen Rückschritt brachte. *Heinrich Lingner / ko*



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



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

Checkpunkte:

- Rostansätze (erstes Modell)
- Verkockungsgefahr TFSI

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Überhitzung Wasserpumpe
- Brandgefahr MHEV-System
- Kontakte Diesel-Zuheizer

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

A5 Coupé	35 TFSI	S5	50 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6	V/6
Hubraum	cm ³	1984	2995
Leistung			
	kW (PS)	110 (150)	260 (354)
	bei 1/min	bei 3900	bei 5400
	bei 1/min	270 bei 1350	500 bei 1370
max. Drehm.	Nm bei 1/min	270 bei 1350	620 bei 2250
Leergewicht/Zuladung	kg	1525/440	1690/425
Länge x Breite x Höhe	mm	4673 x 1846 x 1371	4692 x 1846 x 1368
Gepäckraum	l/VDA	450	465
Höchstgeschw.	km/h	225	250

Welches Modelljahr?

Von 2007 bis 2011 gab es im S5 Coupé einen klangvollen V8-Sauger – er ist ein Geheimtipp für Fans. Aber Finger weg von Vierzylinder-Benzinern, die zwischen Anfang 2008 und Mitte 2011 vom Band gelaufe sind! Und: Diesel besser mit Euro 6 kaufen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Viel, leider. A5 der zweiten Generation mit weniger als 100 000 Kilometern sind unter 22 000 Euro kaum zu haben, auch nicht die Einsteiger-Vierzylinder. Modelle vor Baujahr 2011 sind selten geworden und beginnen bei 13 000 Euro, Cabrios sind kaum teurer.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	35 TFSI	S5	50 TDI	im Jahr	35 TFSI	S5	50 TDI
2022	27 556,-	–	36 129,-	Steuer	110,-	202,-	399,-
2021	25 836,-	–	33 132,-	Haftpflicht	557,-	530,-	602,-
2020	23 487,-	–	31 153,-	Teilkasko	607,-	890,-	916,-
2019	–	39 062,-	27 816,-	Vollkasko	1328,-	2181,-	2072,-
2018	–	35 137,-	–	Wartung	322,-	539,-	471,-
2017	–	32 223,-	–	l/100 km	5,7 S	7,3 S	5,8 D

Quelle: DAT, * Händlereinkaufspreis

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

A5 Sportback 1.8 TFSI: Test: 26/11; A5 Sportback 2.0 TDI: Vergleichstest 3/15; A5 2.0 TDI Coupé: Vergleichstest 24/16; A5 40 TDI Cabrio: Vergleichstest: 17/19.

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

Audi TT

In der dritten Generation fährt der sportliche Zweitürer fast so agil wie ein echter Sportwagen, obwohl er die Plattform des A3 nutzt.



Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

TT Coupé	2.0 TFSI Q.	TTS	TT RS
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/5
Hubraum	1984	1984	2480
Leistung			
bei 1/min	180 (245)	228 (320)	294 (400)
bei 5000	bei 5600	bei 5600	bei 5850
max. Drehm. Nm bei 1/min	370 bei 1600	400 bei 2000	480 bei 1700
Leergewicht/Zuladung kg	1440/360	1495/320	1515/325
Länge x Breite mm	4177 x 1832	4191 x 1832	4191 x 1832
x Höhe	x 1353	x 1343	x 1344
Gepäckraum l/VDA	305-712	305-712	305-712
Höchstgeschw. km/h	250	250	250

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Unter 25000 Euro geht beim TT der dritten Generation kaum was, auch nicht mit den Einstiegmotorisierungen. TTS mit weniger als 80000 km starten bei 30000 Euro, der TT RS, der selten angeboten wird, liegt 20000 Euro höher. Coupés werden ähnlich gehandelt wie Roadster, die leicht in der Überzahl sind.

Fahrzeugpreise in Euro				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.0 TFSI ²⁾	TTS	RS	im Jahr	2.0 TFSI ²⁾	TTS	RS
2023	37 438,-	45 575,-	61 023,-	Steuer	208,-	224,-	26,-
2022	34 035,-	41 432,-	55 476,-	Haftpflicht	467,-	449,-	475,-
2021	32 753,-	38 443,-	52 214,-	Teilkasko	507,-	529,-	655,-
2020	31 091,-	35 048,-	49 600,-	Vollkasko	977,-	1035,-	1945,-
2019	29 566,-	-	47 171,-	Wartung	377,-	441,-	526,-
2018	27 326,-	-	-	l/100 km	7,9 S	8,2 SP	8,5 SP

Quelle: DAT, ¹⁾ Händlereinkaufspreise; ²⁾ Quattro
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

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

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

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

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

Das Coupé mit den beiden Notsitzen wirkt steif, auch der Roadster verwindet sich nicht sonderlich. Die Verarbeitung ist tadellos. Leder und Alu-Dekor kosteten zwar extra, tragen aber viel zum feinen Gesamteindruck bei. Neben dem digitalen Cockpit gibt es bei der Bedienung eine zweite Besonderheit: Die Klimaanlage wird über kleine Tasten-Displays in den Luftdüsen gesteuert.

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

M. Peters / ko



Digitales Cockpit im TT: Alle Anzeigen im Kombiinstrument, Bedienung per Lenkrad oder Dreh-/Drück-Steller



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Klappenpuff (TT RS)
- Tank wegen Brandgefahr nach Unfall

BMW Vierer

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



Mehr noch als den Dreier hat BMW den Vierer der ersten Generation (2013 bis 2021) auf hohe Fahrdynamik ausgelegt. Die Lenkung des Mittelklasse-Coupés erfreut in Kurven, ebenso der Heckantrieb. Allerdings geht die Agilität des Fahrwerks zulasten des Komforts, besonders nach dem Facelift 2017; Linderung bringen die adaptiven Stoßdämpfer. Die Baureihe war vielseitig: Neben dem zweitürigen Coupé (F32) gibt es das viertürige Gran Coupé (F36) mit großer Heckklappe und ausreichendem Platzangebot in Reihe zwei. Weniger familientauglich ist das Cabriolet (F33), sein geöffnetes Blechdach verkleinert den Kofferraum von 370 auf 220 Liter.

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

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

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

Marcus Peters



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



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

Checkpunkte:

- Stoßdämpfer mit Anschlagpuffern und Federn (Rost)
- Ölverlust an Antrieb und Hinterachsdifferenzial
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Lenkkraftunterstützung
- Gurtaufrollmechanismus
- Diesel-Motoren: Leck am AGR-Modul mit Brandgefahr
- Airbags fehlerhaft

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Besonders harmonisch ist der Vierer mit dem Dreiliter-Benziner. Wer sparen will, greift zum Diesel im 420d. Achtung: Bei Vierzylindern bis März 2016 gab es häufiger Schäden an der Steuerkette, und für Diesel existieren Rückrufe fürs AGR-Modul (Brandgefahr).

	420i Cabrio	440i Coupé	420d Coupé
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	cm³	1998	2979
Leistung			
	kW (PS)	135 (184)	240 (326)
	bei 1/min	bei 5000	bei 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	270 bei 1350	450 bei 1380
Leergewicht/Zuladung	kg	1790/395	1615/445
Länge x Breite x Höhe	mm	4638 x 1825 x 1384	4638 x 1825 x 1377
Gepäckraum	l/VDA	370	445
Höchstgeschw.	km/h	230	250

Welches Modelljahr?

Seit Ende 2013 gibt es das Coupé. Im Frühjahr 2014 führte BMW zusätzlich das Blechdach-Cabrio ein, gemeinsam mit dem viertürigen Gran Coupé. Alle drei erhielten im Frühjahr 2017 ein Mini-Facelift. Die ab März 2016 eingeführten Vierzylinder-Generationen (Benziner: B48, Diesel: B47) sind solide Langläufer, davor gab es (zu) oft Ärger mit der Steuerkette.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Unter 20 000 Euro gibt es keine Vierer mit den deutlich standfesteren, ab März 2016 eingesetzten Vierzylindern, sofern sie nicht mehr als 80 000 Kilometer gelaufen sein sollen. Gran Coupés sind etwas, Cabrios deutlich teurer als die klassischen Coupés, insbesondere mit einem der gesuchten Sechszylinder.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	420i ²⁾	440i ²⁾	420d ²⁾
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	30 588,-	34 304,-	23 544,-
2019	27 718,-	32 023,-	21 929,-
2018	25 672,-	29 848,-	20 028,-
2017	23 539,-	28 364,-	18 523,-

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

Betriebskosten in Euro

im Jahr	420i ²⁾	440i ²⁾	420d ²⁾
Steuer	122,-	228,-	212,-
Haftpflicht	594,-	603,-	673,-
Teilkasko	571,-	760,-	824,-
Vollkasko	1253,-	1560,-	1534,-
Wartung	384,-	514,-	452,-
l/100 km	5,8 S	7,7 S	4,0 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mazda MX-5

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



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

Die vierte, 2015 gestartete Generation (Typ ND) gibt es mittlerweile in ausreichender Zahl als Gebrauchtwagen. Im Gegensatz zum Schwestermotiv Fiat 124 Spider und dessen Abarth-Version. Die Italo-Japaner wurden nach nur vier Jahren Bauzeit 2020 wieder eingestellt. Sie waren nur mit Stoffverdeck und Turbo-Motoren erhältlich, während Mazda den MX-5 seit 2016 auch als Modell RF mit festem Targa-Dach anbietet.

Unter der Haube des Japan-Roadsters arbeiten drehfreudige Saugbenziner. Selbst das Basistriebwerk, ein 1,5-Liter mit 131 PS, hat leichtes Spiel mit lediglich einer Tonne Fahrzeuggewicht. Noch kräftiger zieht der Zweiliter, dessen Leistung ab August 2018 im Rahmen der Modellpflege von 160 auf 184 PS angehoben wurde. Die Motoren sind zuverlässig und genügsam, erfüllen seitdem die Abgasnorm Euro 6d-Temp (Euro 6d ab 2020).

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

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



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



Zack-Zack: Verdeck entriegeln, nach hinten werfen, festdrücken

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bereits der 1,5-Liter-Basismotor hat leichtes Spiel. Richtig sportlich wird es aber erst mit dem Zweiliter-Vierzylinder, der seit 2018 statt 160 PS nun 184 PS leistet und Drehfreude mit Durchzugskraft verbindet, ohne beim Verbrauch über die Stränge zu schlagen.

	G 132	G 184	RF G 160
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1496	1998
Leistung	kW (PS)	97 (132)	135 (184)
	bei 1/min	bei 7000	bei 7000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	152 bei 4800	205 bei 4000
Leergewicht/Zuladung	kg	1078/152	1105/155
Länge x Breite	mm	3915 x 1735	3915 x 1735
x Höhe		x 1230	x 1236
Gepäckraum	I/VDA	130	130
Höchstgeschw.	km/h	204	220

Welches Modelljahr?

Wenn möglich, ein Faceliftmodell ab August 2018 wählen. Seitdem leistet der Zweiliter 184 PS, außerdem sitzen größere Fahrer dank zusätzlicher Lenkrad-Weitenverstellung deutlich besser im knapp geschnittenen Roadster. Ansonsten zählen der allgemeine Pflegezustand und ein lückenloser Servicenachweis.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die Preissprünge der letzten Jahre bei den Neuwagen verteuerten auch gebrauchte MX-5. Die Mehrzahl der Secondhand-Offerten hat weniger als 50 000 km gelaufen. Basis-Faceliftmodelle ab 2019 mit 30 000 km starten bei etwa 21 000 Euro, Zweiliter mit ähnlichen Eckdaten kosten mindestens 3000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	G 132	G 184	G 160 ²⁾	im Jahr	G 132	G 184	G 160 ²⁾
2022	26 641,-	25 775,-	–	Steuer	131,-	174,-	169,-
2021	23 227,-	23 902,-	–	Haftpflicht	293,-	299,-	379,-
2020	21 619,-	22 452,-	–	Teilkasko	366,-	439,-	360,-
2019	19 322,-	20 564,-	–	Vollkasko	744,-	810,-	746,-
2018	17 682,-	19 512,-	20 274,-	Wartung	331,-	346,-	362,-
2017	–	–	18 814,-	I/100 km	6,3 S	6,9 S	6,8 S

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

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes SLK, SLC

Der Zweisitzer mit elektrisch versenkbarem Variodach gehört zu den wertstabilen und soliden Autos auf dem Gebrauchtwagenmarkt.



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

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

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

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



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	180	200	AMG 43
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	V/6
Hubraum	cm ³	1595	1991
Leistung	kW (PS)	115 (156)	135 (184)
	bei 1/min	bei 5300	bei 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1200	300 bei 1200
Leergewicht/Zuladung	kg	1435/315	1455/315
Länge x Breite x Höhe	mm	4134 x 1810 x 1301	4134 x 1810 x 1301
Gepäckraum	l/VDA	335	335
Höchstgeschw.	km/h	226	240

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Rund 20 000 Euro sind aktuell die Untergrenze für gepflegte SLK 200 mit weniger als 60 000 km aus den ersten drei Baujahren. Die Einstiegshürde erhöht sich für einen SLC 180 bis maximal 40 000 km auf rund 26 000 Euro, beim AMG-SLC 43 auf 38 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	180	200	AMG 43
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	29 296,-	48 163,-
2019	25 137,-	27 498,-	41 906,-
2018	22 767,-	25 183,-	38 500,-
2017	21 175,-	23 379,-	34 564,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	180	200	AMG 43
Steuer	150,-	150,-	226,-
Haftpflicht	439,-	440,-	468,-
Teilkasko	311,-	355,-	479,-
Vollkasko	637,-	624,-	941,-
Wartung	372,-	399,-	504,-
l/100 km	6,3 S	6,5 S	7,8 SP

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Porsche 911

Der Sportwagenklassiker ist in 60 Jahren gereift. Mit der von 2011 bis 2019 angebotenen Baureihe 991 wurde der Elfer nochmals moderner und alltagstauglicher.



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

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

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

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

Jörn Thomas



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



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

Checkpunkte:

- Ölverlust am Antrieb
- Knarzgeräusche am Verdeck
- Entriegelung Kofferraum

Rückrufe:

- Riss in Abgasanlage (2011-12)
- Quietschende Bremsbeläge
- Pleuelverschraubung (GT3)
- Zünder der Seitenairbags
- Airbag-Steuergerät (Funktion Airbags/Gurtstraffer)
- Undichte Kraftstoffleitung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Trotz des großen Angebotes findet sich kein Exemplar unter 100 000 Kilometern für weniger als 60 000 Euro. Nach oben geht's weit ins Sechsstellige. Für Landstraßentouren muss es kein S-Modell sein. Bei Coupé und Cabrio gibt es kaum Preisunterschiede.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	Carrera	S	Turbo
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	86 762,-	103 945,-	140 393,-
2018	81 461,-	96 558,-	125 597,-
2017	76 428,-	92 677,-	118 666,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	Carrera	S	Turbo
Steuer	250,-	268,-	310,-
Haftpflicht	349,-	351,-	442,-
Teilkasko	444,-	456,-	610,-
Vollkasko	1882,-	1920,-	3340,-
Wartung	815,-	852,-	981,-
l/100 km	8,3 SP	8,7 SP	9,1 SP

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Porsche 911 S: Vergleichstest 15/14, 11/16, Dauertest 22/15;
Porsche 911 Cabrio: Vergleichstest 10/16;
Porsche 911 4S Targa: Einzeltest 17/14.

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

Porsche Boxster, Cayman

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



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

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

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

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

Uli Holzwarth



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	Boxster	Boxster S	Cayman GT4
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/6
Hubraum	cm ³ 2706	3436	3800
Leistung	kW (PS) 195 (265)	232 (315)	283 (385)
	bei 1/min bei 6700	bei 6700	bei 7400
max. Drehm.	Nm bei 1/min 280 bei 4500	360 bei 4500	420 bei 4750
Leergewicht/Zuladung	kg 1405/240	1415/240	1415/225
Länge x Breite x Höhe	mm 4374 x 1801 x 1282	4374 x 1801 x 1281	4438 x 1817 x 1266
Gepäckraum	l/VDA 280	280	425
Höchstgeschw.	km/h 264	279	295

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Ab 40 000 Euro geht es bei den 981er-Basismodellen von Boxster und Cayman los, 3,4-Liter mit weniger als 50 000 km kosten mindestens 55 000 Euro. Die sehr seltenen 3,8-Liter liegen bei über 100 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.7	3.4	GT4	im Jahr	2.7	3.4	GT4
2021	-	-	-	Steuer	256,-	302,-	362,-
2020	-	-	-	Haftpflicht	405,-	411,-	507,-
2019	-	-	-	Teilkasko	429,-	479,-	547,-
2018	-	-	-	Vollkasko	1032,-	1016,-	3192,-
2017	-	-	-	Wartung	651,-	678,-	794,-
2016	-	-	-	l/100 km	8,4 SP	9,0 SP	10,3 SP

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Sebastian Kopp

Tests in diesen Ausgaben

Boxster S (Einzeltest: 13/12), (Vergleichstest: 14/12; 16/13; 8/14), Cayman (Vergleichstest: 24/14), Cayman S (Vergleichstest: 7/13; 16/14), Cayman GTS (VT: 6/15), Cayman GT4 (Vergleichstest: 12/15). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW Beetle Cabrio

VW hat 2019 die Produktion des modernen Käfers eingestellt. Die solide zweite Generation könnte schon bald zum Sammlerstück werden.



Das Werk Puebla in Mexiko hat für VW eine besondere Bedeutung. Hier krabbelte 2003 der letzte klassische Käfer vom Band, während sein Retro-Nachfolger New Beetle (1997 bis 2010) längst produziert wurde. 2011 löste ihn der Beetle ab, um den es hier geht; auf der Plattform des Golf 6 aufgebaut, lief er bis 2019. Als Cabrio war er von 2013 bis 2018 in Deutschland erhältlich, das Coupé spielte nur eine Nebenrolle.

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

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

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

Die Diesel mit 105 und 140 PS aus der Problemreihe EA189 wurden Ende 2014 vom 2.0 TDI mit dem Kürzel EA288 abgelöst, der 110 oder 150 PS leistet und die Euro-6-Norm erfüllt. Auch bei den Benzinern sortierte VW damals das Angebot um. 2016 erhielt der Beetle ein Facelift, das sich auf die Optik beschränkte.

Carl Nowak



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



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

Checkpunkte:

- Einstellung Fensterheber
- Rostansatz Hinterachse
- Wirkung der Bremsen

Rückrufe:

- Kraftstoffsystem undicht
- Blasenbildung Bremskolben
- Phasensteller 2.0 TSI

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 1197	1395	1984
Leistung	kW (PS) 77 (105)	110 (150)	162 (220)
	bei 1/min bei 4500	bei 5000 bei 4500	bei 4500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 175 bei 1400	250 bei 1500	350 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg 1316/444	1364/446	1420/440
Länge x Breite x Höhe	mm 4278 x 1808 x 1486	4278 x 1808 x 1486	4278 x 1808 x 1486
Gepäckraum	l/VDA 310–905	310–905	310–905
Höchstgeschw.	km/h 180	203	231

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Das Angebot an Gebrauchten in Deutschland ist ausgesprochen klein – der Beetle ist offenbar auf dem Weg zum Liebhaberauto, das man nicht mehr hergibt. Wenn's unter 100 000 km Laufleistung bleiben soll, geht unter 14 000 Euro kaum was, und da gibt's überwiegend die Basismotoren. Kleiner Trost: Die wenigen 2.0 TSI sind nicht so viel teurer.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	im Jahr	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI
2022	–	–	–	Steuer	80,–	82,–	154,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	536,–	466,–	461,–
2020	–	–	–	Teilkasko	257,–	341,–	430,–
2019	–	–	–	Vollkasko	652,–	679,–	721,–
2018	–	–	–	Wartung	249,–	271,–	371,–
2017	16 785,–	18 025,–	20 744,–	l/100 km	5,3 S	5,3 S	6,6 S

Quelle: DAT; * Händlererkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

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

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

SUV und Geländewagen

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

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

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

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

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

Die unterbietet selbst der Preiskönig Dacia Duster als Neuwagen nicht mehr, gebrauchte Duster II mit maximal 80 000 Kilometern gibt es erst ab 11 000 Euro. Darf's ein bisschen mehr sein? Dann hält sich der Ford Kuga mit Euro-6-Diesel und 150 PS ab 17 000 Euro bereit. Das im Vergleich dazu extrovertierte SUV-Coupé Range Rover Evoque von 2019 mit rund 50 000 Kilometern startet dagegen erst bei etwa 28 000 Euro.

Beim Kauf eines Diesel-SUV ist übrigens Vorsicht geboten. Der niedrigere Verbrauch der Selbstzünder ist verlockend, aber viele von ihnen erfüllen nur die Euro-5-Abgasnorm. Und mit Euro 6 drohen Probleme bei der AU, die seit Juli 2023 eine Partikelmessung vorsieht. Andererseits überraschen SUV mit Benzinern bisweilen mit deutlich erhöhten Verbräuchen als Folge großer Stirnfläche und höheren Gewichts.



Seite 144: Audi Q5



Seite 146: Audi Q3



Seite 147: BMW X3/X4



Seite 148: BMW X1



Seite 150: BMW X5/X6



Seite 151: Dacia Duster



Seite 152: Ford Kuga



Seite 154: Honda CR-V



Seite 155: Hyundai Tucson



Seite 156: Kia Sportage



Seite 157: Mazda CX-5



Seite 158: Mercedes GLA



Seite 159: Mercedes GLC



Seite 160: Mercedes ML/GLE



Seite 161: Mini Countryman



Seite 162: Nissan Qashqai



Seite 163: Opel Crossland



Seite 164: Peugeot 2008



Seite 165: Porsche Cayenne



Seite 166: Range Rover Evoque



Seite 167: Renault Captur



Seite 168: Volvo XC60



Seite 169: Volvo XC90



Seite 170: VW T-Roc



Seite 171: VW Touareg



Seite 172: VW Tiguan

Audi Q5

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

Im Januar 2017 hat Audi die zweite Generation seines Mittelklasse-SUV auf den Markt gebracht. Sitze, Raumangebot vorne, Interieur-Finish, Abrollkomfort – der Q5 bietet das Fahrgefühl der Oberklasse. Anfangs lief die Bedienung des Infotainments über einen Dreh-Drück-Steller samt Touchpad, beim Facelift 2020 fiel diese Lösung jedoch einem Touchscreen zum Opfer. Neu waren damals auch die Rückleuchten mit unterschiedlichen, vom Fahrer anwählbaren Designs. 2021 folgte das Schwestermodell Q5 Sportback mit flacherer Dachlinie.

Auch Aggregate-seitig hat der Q5 schon einige Modifikationen erlebt. Seit 2018/19 halten alle Benziner und Diesel die Norm Euro-6d-Temp ein. Der Einsteiger-TDI leistet seitdem 163 statt 150 PS, beim Basis-Benziner

stieg die Leistung um 55 auf 245 PS. Zudem ergänzen zwei Plug-in-Hybride mit 299 und 367 PS Systemleistung die Palette.

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

Unauffällig arbeitet die Kraftübertragung – ob Sechsgang-Schaltgetriebe, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe oder Achtstufen-

Wandler. Je nach Typ der Automatik hat der Q5 einen selbsttätig zuschaltenden oder permanenten Quattro-Antrieb. Es gibt auch Q5-Exemplare mit Frontantrieb und Handschaltung, aber das sind rare Exoten.

Trotz seiner hohen Qualität blieb der in Mexiko gebaute SUV nicht von Rückrufen verschont. Erwähnt seien die unteren Querlenker der Hinterachse, deren Buchsen sich lockern konnten – ein Problem, das von November 2019 bis April 2021 auftrat. Beim Austausch der Lenker unterließen viele Werkstätten die Achsvermessung, so dass sich die Spur im Betrieb teils drastisch verstellte. Als die Vermessung dann nachgeholt wurden, fielen gelockerte Muttern der Einstellschrauben auf, die ebenfalls ersetzt werden mussten.

Dirk Gulde / ko





Fährt komfortabel und sicher: früher Q5 vom Baujahr 2017. Schwarz ist die mit Abstand beliebteste Lackfarbe



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



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

Checkpunkte:

- Funktion Fensterheber und elektrische Heckklappe
- Anschlagpuffer Dämpfer

Rückrufe:

- Spiel an Hinterachse
- Hauptbremszylinder
- Bremssättel Hinterachse
- Rückhaltesysteme
- Bruchgefahr Vordersitze
- Befestigung Radlaufblenden

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der sparsame Basisdiesel mit 150 PS (ab 2018: 163 PS) und Frontantrieb reicht aus. Dynamischer voran geht's mit den Vierzylinder-Benzinern und speziell mit den beiden Plug-in-Hybriden (TFSIe). Noch mehr Durchzug bieten die V6-Dieseln mit bis zu 700 Nm Drehmoment.

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die Gebrauchtwagenpreise liegen hoch. Vierzylinder-TDI mit weniger als 100000 Kilometer Laufleistung sind nur schwer unter 27 000 Euro zu finden. Benziner kosten noch einmal rund 3000 Euro mehr, und Plug-in-Hybride starten bei zirka 33 000 Euro. 99 Prozent aller je gebauten Q5 haben Automatik. Unser Tipp: Muss es eigentlich ein Q5 sein – oder kann ein A4 Avant nicht alles genauso gut? Einige Tausender preiswerter ist er auf jeden Fall.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.0 TFSI	55 TFSIe	2.0 TDI	im Jahr	2.0 TFSI	55 TFSIe	2.0 TDI
2022	-	45 888,-	-	Steuer	158,-	248,-	234,-
2021	-	41 718,-	-	Haftpflicht	645,-	673,-	658,-
2020	-	35 155,-	-	Teilkasko	773,-	629,-	548,-
2019	-	32 936,-	-	Vollkasko	1419,-	1437,-	1319,-
2018	29 615,-	-	23 025,-	Wartung	343,-	452,-	393,-
2017	26 946,-	-	21 128,-	l/100 km	6,8 S	2,0 S ²⁾	4,5 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

2.0 TDI Quattro (190 PS): Vergleichstest 7/17; 2.0 TFSI Quattro (252 PS): Vergleichstest 4/17; 3.0 TDI Quattro (286 PS): Vergleichstest 1/18; 55 TFSI e Quattro: Vergleichstest 1/20. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Audi Q3

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



Schon bei seinem Marktstart 2011 zeichnete sich ab, dass der Q3 der ersten Generation ein Erfolg werden würde. Und das trat ein: Während der siebenjährigen Bauzeit entschieden sich allein in Deutschland etwa 165.000 Käufer für den ersten Kompakt-SUV der Marke mit den vier Ringen. Kein Wunder, denn das Gesamtpaket stimmte: übersichtliche 4,39 Meter Länge, Platz für Vier, flottes Design, hochwertiges Interieur.

Das Motorenangebot beschränkte sich zunächst auf einen 2.0 TFSI (170 oder 211 PS) und einen 2.0 TDI (140 oder 177 PS). Sie sind heute mit Vorsicht zu betrachten: Der Benziner hatte damals sein Kolbenring-Fiasko gerade erst hinter sich, der Diesel gehörte der Abgas-Problembauerei EA189 an. Zudem hatten beide Aggregate mit feuchten Reglergehäusen der Kühlmittelpumpen zu kämpfen. 2013 folgte der fünfzylinderige 2.5 TFSI im RS Q3; er erstarkte schrittweise von 310 auf 367 PS. Am unteren Ende der Palette kam ein 1.4 TFSI, der anfangs 150, später auch 125 PS abgab. Er gehörte schon zur Generation EA 211 mit Zahnriementrieb, ist also die labile Steuerkette seines Vorgängers EA 111 los.

In das Umfeld des Q3-Facelifts 2014/15 fiel auch die Umstellung der Motoren auf Euro 6. Beim Zweiliter-Benziner gab es neue Ausbaustufen mit 180 und 220 PS. Die EA-189-Diesels wurden vom EA288 abgelöst, der 120 bis 184 PS abgab. Über die ganze Bauzeit hinweg waren das Doppelkupplungsgetriebe S tronic für die meisten und der Quattro-Antrieb für die stärkeren Motorisierungen zu haben. Vorsicht: Viele frühe S tronic-Getriebe verkraften hohe Laufleistungen schlecht!

Das Fahrwerk des kompakten SUV bietet einen guten Kompromiss aus Komfort und Handling – und zwar so, wie es ist. Mit Sport-Setup oder großen Rädern leidet der Komfort, ohne dass die Agilität nennenswert wachsen würde. Ein Schwachpunkt: Die Bremsen verschleifen schnell. Ansonsten ist der Audi Q3 ein sehr solides Auto, das Q steht für Qualität. Modernere Assistenzsysteme oder sogar Einparkhilfen fehlen allerdings bei vielen Gebrauchten.

Carl Nowak



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



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

Checkpunkte:

- Schaltarbeit S tronic
- Ausstattung Assistenz
- Fahrwerkskonfiguration

Rückrufe:

- Bremslichter gehen bei Notbremsungen nicht an
- Funktion Beifahrerairbag

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der 150-PS-TFSI wirkt kräftig und ausgewogen, Vielfahrer sollten jedoch besser zu einem Diesel mit 150 oder 184 PS greifen. Wenn eine S tronic die Kräfte überträgt, dann achten sie auf den Zustand der Kupplungen. Sie neigen im Alter zum Verschleiß.

	1.4 TFSI	2.0 TDI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1968	1968
Leistung	kW (PS)	110 (150)	135 (184)
	bei 1/min	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1460/525	1590/525
Länge x Breite x Höhe	mm	4388 x 1831 x 1590	4388 x 1831 x 1590
Gepäckraum	l/VDA	460–1365	460–1365
Höchstgeschw.	km/h	204	219

Welches Modelljahr?

Nehmen Sie ein Auto, das nach dem Facelift im Dezember 2014 gebaut wurde! Damals stellte Audi die Motoren auf Euro 6 um, erweiterte die Serienausstattung und verbesserte das Angebot an optionalen Assistenzsystemen. TDI-Modelle bis 2014 hingegen fallen immer wieder mit problematischen Software-Updates und verkockten Abgasrückführanlagen auf.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Vor allem Exemplare vor dem Facelift sind ab Werk recht kärglich ausgestattet – selbst die Gepäckraumabdeckung und die Parkpieper ließ sich Audi extra bezahlen. Klimaanlage und CD-Radio immerhin haben alle Q3 serienmäßig an Bord.

Was kostet er?

Das Preisniveau bleibt hoch: Ein Audi Q3 nach dem Facelift mit weniger als 80.000 Kilometern ist erst ab rund 18.000 Euro zu haben. Im Angebot überwiegen die Diesel klar, fast die Hälfte von ihnen sind Quattros.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	1.4 TFSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	18.928,–	18.283,–	21.465,–
2017	17.690,–	16.641,–	19.347,–

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

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.4 TFSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾
Steuer	108,–	232,–	276,–
Haftpflicht	514,–	675,–	677,–
Teilkasko	490,–	457,–	505,–
Vollkasko	953,–	891,–	947,–
Wartung	259,–	298,–	312,–
l/100 km	5,8 S	4,4 D	5,3 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

BMW X3, X4

G01, so lautet das Herstellerkürzel des seit 2017 gebauten BMW X3 der dritten Generation. Macht er im Gebrauchtwagenalter noch immer eine gute Figur?



Größer und geräumiger als die Vorgänger trat die dritte X3-Generation ab 2017 an. Im Jahr darauf folgte der X4 der Baureihe G02 – in zweiter Generation erneut als Schrägheckalternative zum SUV mit flacherem Dach. Bis auf winzige Ausstattungsunterschiede und die geänderte Frontpartie sind X3 und X4 praktisch identisch, nur der Basisdiesel sDrive 18d und die Plug-in-Hybridversion xDrive 30e waren in der sportlicheren Coupé-Variante nicht erhältlich.

Bevor Ihnen vor lauter Zahlen der Kopf raucht, konzentrieren wir uns aufs Wesentliche. Dazu zählen bei X3 und X4 vor allem der angenehme Langstreckenkomfort und das über jeden Zweifel erhabene Handling. In jeder Kurve, über Bodenwellen und auf Langstrecken spürt man, dass sich die technischen Zwillinge die Plattform mit dem aktuellen Dreier (G20) und dem Ende 2023 abgelösten Fünfer (G30) teilen. Hinzu kommen der großzügige Innenraum und die feine BMW-Bedienung, die es so in Zukunft nicht mehr geben wird.

Weniger Applaus verdient das Fahrwerk allerdings im Hinblick auf die Haltbarkeit. Obwohl X3 und X4 nicht mal zu den schwersten Vertretern ihrer Zunft gehören, verschleßen sie überdurchschnittlich oft Stoßdämpfer und Gelenke, wie Spurstangenköpfe oder Lenkerbuchsen. Von letzteren besitzen die SUV-Geschwister eine Menge – die aufwendigen Mehrlenkerkonstruktionen sind schließlich fürs gute Fahrverhalten verantwortlich und reagieren auf Verschleiß rasch mit unschönen Vibrationen oder Poltergeräuschen.

Ansonsten ähneln die Mittelklasse-SUV auch im Gebrauchtwagenalter ihren tugendhaften Vorgängern. Hier wie dort finden sich als wiederkehrende Mängel ab und an Materialfehler oder die in manchen Details nachlässige Verarbeitung des Interieurs. So ist teils schon um die 100 000-Kilometer-Marke der Startknopf bis aufs weiße Plastik durchgewetzt. Viel wichtiger: Die einstigen BMW-Steuerkettenprobleme sind im aktuellen X3 und X4 längst passé. Wichtiges Detail für Anhängerfahrer: Je nach Antrieb dürfen bis zu 2400 Kilogramm gezogen werden.

Andreas Jüngling



Tolle Ergonomie, astreine Bedienung und viel Platz für die Insassen auch im Fond. X3 und X4 laden zum Reisen ein



25 bzw. 170 Liter knapst das X4 Heck von den 550 bis 1600 Litern Ladevolumen des X3 ab. Kein allzu großer Unterschied

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Fahrwerksverschleiß**
- **Bremsenverschleiß**

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wer es sich leisten kann, genießt den Dreiliter-Diesel, solange es noch geht. Der ist sparsam, haltbar und ein Musterbeispiel an Laufkultur. Vierzylinder-Benziner und Diesel ab 184 PS sind auch eine gute Wahl. Die Hybridversion auf Basis des 30i ist selten.

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

Welches Modelljahr?

Zwar besserte BMW zum Facelift 2021 die Grundausstattung auf und änderte die Optik (innen und außen), doch bieten sich kaum echte Zugewinne in der Funktionalität. Auf technischer Seite sind die Unterschiede sehr gering, das digitale Kombiinstrument hatte ab da jedoch die Anzeige runder Skalen verlernt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erlaubt ist, was gefällt – und zwar unabhängig von Paketverpflichtungen. Unter den vielen Einzeloptionen empfehlen wir die feinen Ledersitze, das sehr gute Head-up-Display und (für Vorfaceliftmodelle) das große iDrive sowie LED-Scheinwerfer. Das lohnt sich.

Was kostet er?

Frühe Exemplare über 100 000 Kilometer beginnen bei knapp 23 000 Euro. Mit halber Lauflistung gibt es vierzylindrige X3 ab 29 000 Euro. Der Mix aus Benzinern und Dieseln ist bis hierhin ausgeglichen. Sechszylinder kosten mindestens 35 000 Euro. X4 sind oft rund 5000 Euro teurer als vergleichbare X3.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	20i	20d	30d
2023	44 424,-	43 156,-	48 392,-
2022	40 386,-	39 233,-	43 993,-
2021	36 716,-	35 052,-	40 390,-
2020	33 367,-	32 923,-	38 075,-
2019	30 783,-	29 949,-	–
2018	27 997,-	25 989,-	–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

	im Jahr	20i	20d	30d
Steuer	152,-	252,-	369,-	
Haftpflicht	616,-	647,-	584,-	
Teilkasko	579,-	689,-	792,-	
Vollkasko	1253,-	1388,-	1582,-	
Wartung	387,-	425,-	498,-	
l/100 km	6,6 S	4,8 D	5,2 D	

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der X3 ist ein solides SUV mit gutem Fahrverhalten. Was in Südafrika oder USA gebaut wurde, ist aber qualitativ nicht ganz auf dem hohen Level. Beim Kauf auf Rückrufe oder Fehlermeldungen achten – gerade in Sachen Abgasreinigung.

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

X3 xDrive 20d: Vergleichstest 1/4/21, 1/24; xDrive 30d: VT 18/20, 10/23; xDrive 30e: VT 12/22; xDrive M40i: VT 5/18; X4 M40d: FB 15/18, xDrive 30i: VT 25/23; X3 Kaufberatung: 15/21.

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

BMW X1

Das kompakte SUV hat in der zweiten Generation konstruktiv zwar nur wenige Mängel, ist aber von vielen Rückrufen betroffen. Ein Drittel fährt mit Frontantrieb.

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

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

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

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

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

sprichwörtlicher Dauerbrenner bei BMW-Dieseln. Das Spektrum umfasst weiterhin herausfallende Rückleuchten (Oktober 2018 bis Januar 2019), eine unzulänglich rastende Fondlehne (2016), Airbag-Probleme (Juli bis Dezember 2016) und Kurzschlüsse im Hochvoltspeicher des Hybridmodells mit Brandgefahr (Januar bis September 2020). Bei einigen X1 aus der zweiten Aprilhälfte 2018 war auch ein Schwenklager fehlerhaft.

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

Gregor Hebermehl





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



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

Rund zwei Drittel der gebrauchten X1 hat Allradantrieb, wovon aber die Hälfte auf den PHEV mit E-Hinterachse entfällt



Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Bei gebrauchten X1 des Typs F48 verteilt sich das Antriebsspektrum paritätisch zu je einem Drittel auf Benziner, Diesel und den Plug-in-Hybrid xDrive25e. Den harmonischen X1 xDrive 20i mit Allradantrieb und Wandlerautomatik gibt es aktuell ab etwa 21 000 Euro, wenn die Laufleistung unter 60 000 km liegen soll. Vergleichbare Diesel (xDrive20d) kosten etwa 1500 Euro mehr. Auch der Aufschlag für entsprechende PHEV fällt mit 2000 Euro überraschend moderat aus.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	18i ²⁾	20i	20d
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	23 975,–	26 251,–	26 717,–
2019	21 725,–	24 280,–	24 880,–
2018	20 603,–	23 206,–	22 460,–
2017	18 588,–	21 483,–	–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾sDrive

Betriebskosten in Euro

im Jahr	18i ²⁾	20i	20d
Steuer	136,–	150,–	182,–
Haftpfl.	617,–	589,–	588,–
Teilkasko	535,–	476,–	582,–
Vollkasko	972,–	945,–	1112,–
Wartung	341,–	371,–	398,–
l/100 km	5,8 S	6,2 S	4,4 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Diesel: Leckende AGR-Module mit Brandgefahr
- Bruch Schwenklager der Vorderachse
- Fehlerhafte Airbags
- Fehlerhafter Airbagdeckel
- Gelöster Stecker an DKG-Steuergerät
- Heckleuchte kann sich lösen

Was sagen die -Experten?



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

Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

X1 sDrive 18i (Vergleichstest: 14/17), X1 xDrive 20d (VT: 24/15; 17/16; 6/20), X1 xDrive 20i (VT: 9/16; 11/17), X1 xDrive 25d (VT: 16/15; 10/18), X1 xDrive 25i (VT: 20/15; 6/18; 22/19; 26/19). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

BMW X5, X6

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



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

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

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

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

Jörn Thomas



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Ausfall Lenkunterstützung
- Diesel: Leckende AGR-Kühler mit Brandgefahr
- Fehlerhafte Härtung eines Querlenker-Kugelzapfens
- Kindersicherung Fondtüren

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

X5	35i	50i	30d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	V8	Reihe/6
Hubraum	2979	4395	2993
Leistung	225 (306)	330 (450)	190 (258)
	bei 1/min	bei 5800	bei 4000
	bei 1/min	bei 2000	bei 1500
max. Drehm.	400 Nm	650 Nm	560 Nm
Leergewicht/Zuladung	2105/680	2250/635	2145/635
Länge x Breite x Höhe	4886 x 1938 x 1762	4886 x 1938 x 1762	4886 x 1938 x 1762
Gepäckraum	I/VDA	650–1870	650–1870
Höchstgeschw.	235	250	230

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Den Einstieg in die Luxuswelt der großen SUV bildet der Dreiliter-Reihensechszylinder als Benzin. Gebrauchte X5 xDrive 35i mit rund 100 000 Kilometern gibt es aktuell zu Preisen ab rund 30 000 Euro, ebensolche xDrive30d ab 2016 kosten 3000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	35i	50i	30d	im Jahr	35i	50i	30d
2022	–	–	–	Steuer	312,-	382,-	455,-
2021	–	–	–	Haftpflicht	767,-	778,-	829,-
2020	–	–	–	Teilkasko	1313,-	1777,-	1051,-
2019	–	–	–	Vollkasko	2326,-	2920,-	2070,-
2018	31 082,-	39 239,-	30 685,-	Wartung	478,-	648,-	549,-
2017	28 307,-	35 294,-	27 157,-	/100 km	10,1 S	10,4 S	7,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Dacia Duster

Die zweite Generation des günstigen SUV steht kurz vor der Ablösung. Als Gebrauchter ist der Bestseller solider als sein Ruf – trotz kleiner Problemzonen.



Dacia versteht es meisterlich, mit einfachen Mitteln beachtliche Erfolge einzufahren. Bestes Beispiel ist der Duster, von dessen zweiter Generation seit 2018 weltweit schon über eine Million gebaut wurden. In Deutschland entschieden sich bis Dezember 2023 mehr als 103 000 Käufer für den günstigsten SUV auf dem Markt.

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

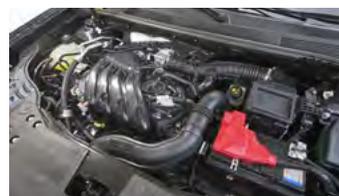
Der Dieselteil beträgt beim Duster rund 20 Prozent, liegt damit prozentual gleichauf mit dem nur bis Mitte 2019 angebotenen S Ce 115, einem klassischen Saugmotor. Der steht in der Gunst vieler Gebrauchtkäufer weit oben, die bei Dacia traditionell eher nach bewährter Technik suchen. Zumal es den 1,6-Liter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

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

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



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



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

Checkpunkte:

- Bremsenverschleiß
- Lenkgetriebe/-gelenke
- DKG: Funktion/Verschleiß
- Elektronik-Malaises?
- Unterboden: Schäden/Rost

Rückrufe:

- Airbagzündung durch hupen
- Überhitzung Anlasser
- Fehlerhafter Kabelstrang

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	TCe 130	TCe 150	dCi 115 4x4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1332	1332
Leistung	kW (PS)	96 (131)	110 (150)
	bei 1/min	bei 5000	bei 5000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	240 bei 1600	250 bei 1700
Leergewicht/Zuladung	kg	1309/453	1309/453
Länge x Breite x Höhe	mm	4341 x 1804 x 1687	4341 x 1804 x 1687
Gepäckraum	l/VDA	445-1478	445-1478
Höchstgeschw.	km/h	193	202
			175

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Gepflegte TCe 130 unter 40 000 km gibt es ab rund 14 500 Euro, Allrad-Duster mit dCi-115-Diesel starten erst bei etwa 16 000 Euro – beide Preise offenbaren das Dacia-Dilemma, nämlich den (zu) geringen Abstand zu einem Neuwagen – als echte Alternative!

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	TCe 130	TCe 150	dCi 115	im Jahr	TCe 130	TCe 150	dCi 115
2022	16 869,-	21 239,-	19 660,-	Steuer	102,-	108,-	191,-
2021	15 932,-	19 399,-	18 567,-	Haftpflicht	609,-	585,-	672,-
2020	15 125,-	17 967,-	16 789,-	Teilkasko	236,-	238,-	256,-
2019	13 778,-	–	15 098,-	Vollkasko	583,-	595,-	621,-
2018	–	–	13 469,-	Wartung	249,-	255,-	287,-
2017	–	–	–	l/100 km	5,8 S	5,9 S	4,5 D

Quelle: DAT; *Händlerereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

René Krämer

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Ford Kuga

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

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

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

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

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

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

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

Stefan Cercez





Gefälliges Design, praktisches Format, gute Fahrabstimmung. Der Kuga hat viele Talente. Wenn nur der Rost nicht wäre

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



Tastenlastiges Cockpit (vor Facelift), teils suboptimale Übersicht. Großer Kofferraum, verstellbare Rücksitzlehnen (o.l.)



Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

Der zweite Kuga war von 2013 bis 2019 auf dem Markt, ursprünglich mit je zwei Benzin- und Diesellagregaten. Im Herbst 2014 gab es neue Motoren (Euro 6), Anfang 2017 bekam der Kuga II neben Optiktretschsen ein neues Cockpit und mehr Assistenz. Benzinfahrer sollten ein Modell ab 2018 wählen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

2018er-Modelle mit weniger als 100000 Kilometern auf der Uhr gibt es beim Händler ab 13000 Euro. Meist handelt es sich dabei um 1,5-Liter-Benziner (150 PS) mit gemischter Ausstattung und Frontantrieb. Diesel – einst deutlich gefragter – kosten heute ungefähr das gleiche. Wer genauer auf den Euro schauen muss, findet wenig gelaufene Benziner der Baujahre 2014 oder 2015 beim Händler ab etwa 10500 Euro. Selten tauchen bei Online-Börsen günstigere Modelle des US-Typs Escape III auf, deren Technik sich aber vom hiesigen Kuga unterscheidet.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 ²⁾	1.5 ³⁾	2.0 TDCi	im Jahr	1.5 ²⁾	1.5 ³⁾	2.0 TDCi
2022	–	–	–	Steuer	156,–	156,–	288,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	721,–	638,–	678,–
2020	–	–	–	Teilkasko	434,–	421,–	527,–
2019	13334,–	14677,–	17217,–	Vollkasko	869,–	922,–	1010,–
2018	12583,–	13153,–	15748,–	Wartung	318,–	334,–	358,–
2017	11635,–	12242,–	14161,–	l/100 km	7,0 S	7,0 S	5,5 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Kuga 1.6 (Vergleichstest: 18/14), Kuga 2.0 TDCi (VT: 17/15), Kuga (Kaufberatung: 26/15), Kuga 2.0 TDCi 4x4 (VT: 16/16), Kuga 1.5 TDCi (Fahrbericht: 24/16). Kuga allgem. (Gebraucht-Kaufberatung 23/22).
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Honda CR-V

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



Absolut betrachtet mögen die rund 34000 Exemplare, die hierzulande vom Honda CR-V der vierten Generation zugelassen sind, eher bescheiden wirken. Weltweit gesehen ist der Kompakt-SUV jedoch ein echtes Erfolgsmodell, nicht nur im Programm des japanischen Herstellers, der vom CR-V alleine in den USA jährlich mehr als 300 000 Stück verkaufte.

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

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

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

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

Uli Holzwarth



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



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

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie**
- **Kupplung, insbesondere bei Zugfahrzeugen: Kein Rupfen oder Schleifen?**

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Für Facelift-Diesel mit Euro 6, Frontantrieb und höchstens 100 000 km sind mindestens 14 000 Euro einzukalkulieren. Vergleichbare Benziner sind für ähnliche Beträge zahlreicher zu finden. Teurer kommen Allradversionen, die starten erst bei rund 16 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	2.0	1.6 D ²⁾	1.6 D ³⁾	im Jahr	2.0	1.6 D ²⁾	1.6 D ³⁾
2022	–	–	–	Steuer	186,-	200,-	228,-
2021	–	–	–	Haftpflicht	591,-	613,-	613,-
2020	–	–	–	Teilkasko	427,-	479,-	592,-
2019	–	–	–	Vollkasko	732,-	836,-	961,-
2018	14 207,-	15 677,-	17 801,-	Wartung	318,-	379,-	394,-
2017	12 811,-	14 117,-	16 024,-	/100 km	7,2 S	4,5 D	5,1 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾120 PS; ³⁾160 PS
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Benjamin Zenn

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Hyundai Tucson

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



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

An den Leistungsdaten der angebotenen Motoren hat sich seit 2015 nichts geändert: Der 1,6-Liter-Benziner des Basismodells leistet 132 PS, die stärkere Turbo-Variante kommt auf 177 PS und ist auch mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und/oder Allradantrieb zu haben. Euro-6-Diesel vor Baujahr 7/2018 gibt es von 116 bis 185 PS, eine frontgetriebene Variante mit 136 PS wurde mit Doppelkupplungsgetriebe, die 185 PS starke Top-Version mit Allradantrieb und Sechsstufen-Wandlerautomatik ausgeliefert. Zuglasten von 1900 (Automat) und 2200 kg (Handschalter) erlauben das Prädikat „wohnwagentauglich“.

Wie bei vielen SUV dieser Klasse passt zum Tucson am besten ein sparsamer, durchzugsstarker Dieselmotor, denn speziell der Turbobenziner ist kein Kostverächter und lohnt sich nur bei sehr geringen Jahresfahrleistungen. In der Werkstatt und bei den Prüforganisationen gelten die gut verarbeiteten Tucson mit Ausnahme seltener Anlasserprobleme als unauffällig. Jüngere Gebrauchte des letzten Modelljahres 2020 profitieren zudem noch von der fünfjährigen Werksgarantie.

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

Thiemo Fleck



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Fanghaken der Motorhaube (2015-16)
- Ölpumpe (1,6 ab 2020)
- ABS-Modul (2017-2020)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.6 T-GDI	1.7 CRDi	2.0 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1591	1685
Leistung	kW (PS)	130 (177)	85 (116)
	bei 1/min	bei 5500	bei 4000
		bei 2750	bei 2750
max. Drehm.	Nm bei 1/min	265 bei 1500	280 bei 1250
Leergewicht/Zuladung	kg	1545/685	1500/500
Länge x Breite x Höhe	mm	4480 x 1850 x 1655	4480 x 1850 x 1655
Gepäckraum	l/VDA	513-1503	513-1503
Höchstgeschw.	km/h	205	176

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Fünffährige Basisbenziner mit bis zu 100 000 Kilometern Laufleistung werden ab rund 15 000 Euro gehandelt, wobei mehr Leistung und Extras die Preise durchaus auf 25 000 Euro treiben. Diesel sind seltener und meist etwa 2 000 Euro teurer als Benziner.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.6 T	1.7 D	2.0 D	im Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
2022	–	–	–	Steuer	192,–	210,–	284,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	608,–	649,–	627,–
2020	18 381,–	–	–	Teilkasko	527,–	592,–	671,–
2019	16 363,–	–	–	Vollkasko	963,–	931,–	1153,–
2018	15 124,–	15 042,–	17 403,–	Wartung	299,–	318,–	355,–
2017	14 422,–	13 541,–	15 509,–	l/100 km	7,6 S	4,6 D	5,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



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

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Kia Sportage

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



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

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

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

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

Thierno Fleck



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



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- **Überlastete ABS/ESP-Steuergeräte (Brandgefahr)**
- **Fehlerhafte Steckverbindung Zusatzheizung (Brandgefahr)**
- **Ausfall Bremskraftverstärker**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.6 T-GDI	1.7 CRDi	2.0 CRDi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 1591	1685	1995
Leistung	kW (PS) 130 (177) bei 5500	85 (115) bei 4000	136 (185) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 265 bei 1500	280 bei 1250	400 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg 1545/565	1425/575	1723/507
Länge x Breite x Höhe	mm 4485 x 1855 x 1645	4485 x 1855 x 1645	4485 x 1855 x 1645
Gepäckraum	l/VDA 503–1492	503–1492	503–1492
Höchstgeschw.	km/h 205	176	201

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Facelift-Sportage des Modelljahres 2018 mit 2WD-Basisbenziner und weniger als 50 000 Kilometern auf der Uhr kosten mindestens 16 500 Euro. Bei Allrad-Dieseln desselben Baujahrs mit 136 PS und gehobenerer Ausstattung starten die Preise bei 21 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
2022	24 493,-	–	–
2021	22 964,-	–	29 022,-
2020	21 121,-	–	27 192,-
2019	19 967,-	–	24 229,-
2018	17 723,-	16 478,-	20 871,-
2017	15 247,-	14 440,-	18 914,-

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	1.6 T	1.7 D	2.0 D
Steuer	182,-	210,-	276,-
Haftpflicht	608,-	653,-	578,-
Teilkasko	413,-	372,-	527,-
Vollkasko	871,-	810,-	954,-
Wartung	301,-	316,-	355,-
l/100 km	7,4 S	4,6 D	5,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Peter Falkenhagen

Tests in diesen Ausgaben

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

Mazda CX-5

Der CX-5 der ersten Generation ist als Gebrauchter sehr gefragt. Er überzeugt mit genügend Platz, moderner Technik und Zuverlässigkeit. Also stets ein guter Kauf?



Die erste Generation des CX-5, gebaut von 2012 bis 2017, war von Beginn an ein Erfolgstyp. Beim Start des Typs KE/GH gab es zwei Benziner und einen Diesel aus der Skyactiv-Familie, mit Front- oder Allradantrieb sowie mit Schalt- und Automatikgetriebe, jeweils mit sechs Gängen. Im März 2015 erhielt der CX-5 ein Facelift, das ihm neben der üblichen Kosmetik auch feinere Interieur-Materialien, Voll-LED-Scheinwerfer, mehr Assistenz und ein neues Infotainment sowie als Topmotorisierung den 2,5-Liter-Benziner mit 192 PS bescherte. Letzterer war, wie der stärkere der beiden 2,2-Liter-Diesel (175 PS), nur in Kombination mit Allradantrieb, Automatik und der höchsten Ausstattungslinie zu haben.

Der 4,56 Meter lange CX-5 überzeugt vor allem mit hohem Nutzwert. Vorn wie hinten reist man bequem, dank 2,70 Metern Radstand gibt es genügend Platz. Der Kofferraum fasst 503 bis 1620 Liter und bietet neben dem fast ebenen Ladeboden eine Fernentriegelung für die Rücksitzlehne, die im Verhältnis 40:20:40 klappbar ist.

Auch der Komfort passt, das straff abgestimmte Fahrwerk bügelt Unebenheiten gekonnt weg. Zudem erfreut der CX-5 mit ausgewogenem sicherem Fahrverhalten. Bei der Bremsleistung hinkt er der Konkurrenz allerdings leicht hinterher.

Während die Benziner anspruchs- und problemlose Motoren sind, litten frühe Dieselmotore bis Baujahr 2013 an eingelaufenen Nockenwellen. Deren Abrieb konnte das Ölsieb verstopfen. Es kam zu Mangelschmierung, wodurch ebenso die Turbolader in Mitleidenschaft gezogen wurden. Das kann bei höheren Laufleistungen außerdem wegen zu lockerer Muttern der Injektoren geschehen, weil sich hierbei im Spalt zwischen Injektor und Zylinderkopf Verkokungen und Ölkohleklumpen bilden, die ebenfalls das Ölsieb zusetzen. Achten Sie auf Erledigung der Service-Aktionen!

Wie viele moderne Diesel mag auch der CX-5 keinen Kurzstreckenbetrieb, Verkokungen im Ansaugtrakt und Ölverdünnung können die Folge sein. Ansonsten ist der CX-5 aber ein solider Typ.

Annette Bender-Napp



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



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

Checkpunkte:

- Bremsenverschleiß
- Antriebswellen
- Radaufhängungen
- Erledigung der Serviceaktionen bei den Dieselmotoren
- Wartungshistorie

Rückrufe:

- Bremskraftverstärker
- Gasfedern Heckklappe
- Injektorbefestigung (Diesel)
- Serviceaktionen für Diesel

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Mazda typisch sind die Benziner als Sauger konzipiert, im CX-5 wirken sie etwas zäh. Die Diesel haben mehr Wumms und sind Euro-6-sauber. Die stärkere Version bietet sich als Zugfahrzeuge an – frühe Diesel sind allerdings nicht ganz unproblematisch.

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

Welches Modelljahr?

Wir empfehlen ein Exemplar ab Mitte 2015, das Facelift brachte unter anderem LED-Scheinwerfer sowie den neuen Top-Benziner. Mit einem Benzinmotor unter der Haube sind Gebrauchtkäufer bei allen Baujahren auf der sicheren Seite, bei frühen Dieselmotoren erst nach Erledigung der Serviceaktionen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Frühe CX-5 mit Zweiliter-Benziner und Laufleistungen zwischen 60 000 und 80 000 Kilometern gibt es ab etwa 14 000 Euro, Facelift-Allradler mit dem 2,5-Liter-Topbenziner ab 18 000 Euro. Diesel sind seltener und mit ähnlichen Laufleistungen tendenziell kaum teurer.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	G 165	D 150	D 175
2022	23 496,-	24 973,-	–
2021	20 911,-	22 703,-	–
2020	19 229,-	19 787,-	–
2019	18 017,-	17 832,-	–
2018	16 632,-	16 616,-	19 090,-
2017	14 801,-	13 875,-	16 361,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	G 165	D 150	D 175
Steuer	128,-	257,-	291,-
Haftpflicht	593,-	666,-	609,-
Teilkasko	609,-	685,-	793,-
Vollkasko	1121,-	1372,-	1389,-
Wartung	273,-	287,-	305,-
l/100 km	6,0 S	4,6 D	5,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes GLA

Der kleinste Mercedes-SUV W156 empfiehlt sich Käufern, die auf der Suche nach einer geräumigeren und komfortableren Alternative zur A-Klasse sind.



Die erste Generation des GLA rundete das SUV-Programm von Mercedes von 2013 bis zum Erscheinen der Nachfolger-Baureihe 247 im Jahr 2020 nach unten ab. Alle Motoren erfüllten von Anfang an die Euro-6-Norm, wichtig besonders für Dieselkäufe. Der 180 CDI nutzte den 1,5-Liter-Diesel von Renault mit 109 PS, während die 2,1-Liter-Aggregate mit 136 bzw. 170 PS dem GLA einen drehmomentstärkeren Antrieb gaben, der sich hervorragend für den Einsatz auf der Autobahn eignet. Letztere waren, wie die 220er- und 250er-Benzinvarianten sowie das Sportmodell AMG 45 (mit anfangs 360 und später 381 PS), auch mit Allradantrieb erhältlich.

Wie die A-Klasse, auf der er basiert, ist der GLA kein Raumwunder. Besonders im Fond geht es für Mitfahrer über 1,80 Meter eng zu, und die Übersichtlichkeit ist ebenfalls nicht optimal. Der Gepäckraum bietet mit 421 Litern ein klassenübliches Volumen. Die Rückbank kann zweigeteilt umgeklappt oder steiler gestellt werden, um das Kofferraumvolumen zu erhöhen.

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

Im Vergleich zur strafferen A-Klasse bietet der GLA eine gelungene Mischung aus Agilität und Komfort. Die optionalen Adaptivdämpfer reagieren sensibel auf feine Unebenheiten, ohne bei tiefen Wellen oder Beladung die Kontrolle zu verlieren. Die ebenfalls optionale Direktlenkung mit variabler Übersetzung macht den Kompakt-SUV handlich. Zur Sicherheit sind sieben Airbags, Auffahr- und Müdigkeitswarner serienmäßig an Bord, zudem konnte der GLA mit vielen Assistenzoptionen, wie dem Totwinkelassistenten, ausgestattet werden. Beim Euro-NCAP-Crashtest erhielt er die beste Bewertung mit fünf Sternen. *Dirk Gulde*



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



Mit 360 bzw. 381 PS gehören die Vierzylinder im AMG 45 zu den stärksten Zweiliter-Aggregaten auf dem Markt

Checkpunkte:

- Gelängte Steuerkette (M 270)
- Wartungshistorie
- Bremsenverschleiß

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

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

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Die günstigsten Exemplare unterhalb von 100 000 Kilometern beginnen bei rund 16 000 Euro und haben meist kleinere bis mittlere Benziner. Diesel sind etwas teurer. Soll es ein jüngerer Exemplar sein (max. sechs Jahre und 50 000 Kilometer), kostet es ab 20 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	250	AMG 45	200 d	im Jahr	250	AMG 45	200 d
2022	-	-	-	Steuer	114,-	194,-	239,-
2021	25 479,-	-	-	Haftpflicht	580,-	558,-	690,-
2020	23 162,-	-	-	Teilkasko	393,-	573,-	452,-
2019	20 781,-	32 352,-	20 391,-	Vollkasko	830,-	1233,-	897,-
2018	18 932,-	28 743,-	18 216,-	Wartung	338,-	475,-	397,-
2017	17 449,-	25 829,-	16 591,-	l/100 km	5,7 S	7,4 SP	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Thomas Gross

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes GLC

Für Mercedes hat es sich gelohnt, auf den Zug der mittelgroßen SUV aufzuspringen. Der von 2015 bis 2022 angebotene GLC ist sehr begehrt – aber auch gut?



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

Hochwertige Verarbeitung, exzellente Fahreigenschaften und die SUV-typische Vielseitigkeit haben den GLC der ersten Generation (Typ 156) zum Alleskönner gemacht, der auf dem Gebrauchtmotor überdurchschnittlich hohe Preise erzielt. Selbst Basismodelle sind begehrt, da sie bereits ab Werk mit haptisch anspruchsvollen Materialien ausgestattet sind und durchaus ausreichend motorisiert sind.

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

Klingt narrensicher? Nicht ganz. Der bis April 2019 verbauten Vierzylinder-Konzerdiesel OM 651 fällt mit undichten AGR-Kühlern und Problemen mit der Steuerkette auf. Letztere betreffen leider ebenso den seit der Modellpflege 2019 verbauten Nachfolgemotor OM 654, bei dem es überdies zu Brüchen von Schleppebeln kommen kann. Für Gebrauchtkäufer sind daher die robusteren und weniger anfälligen Benziner und V6-Diesels (auch Vorfacelift) die empfehlenswerteren Antriebe. Weiterhin sind typische Verschleißerscheinungen an Fahrwerks- und Bremssteilen sowie an einigen Innenraumoberflächen zu beachten. Für den Kauf ist somit ein guter Pflegezustand entscheidend.

Andreas Jüngling



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

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

- Zahlreiche Rückrufe betreffen u.a. Airbags, Abgasreinigung, Steuerkette (Risse), Ölverlust, Servolenkung... Bei einem Kauf stets prüfen!

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für gute Fahrleistungen sorgen schon die günstigeren Motorvarianten. 250 und 250 d funktionieren bestens als goldene Mitte. Schwächeres reicht auch, stärkeres macht Freude. Vorsicht nur bei den Vierzylinder-Dieseln wegen der Schwächen im Ventiltrieb.

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

Welches Modelljahr?

Kabelbäume, Steuergeräte, Wasserpumpe und Kleinkram: Allerlei Rückrufe mussten GLC-Fahrer bereits über sich ergehen lassen. Derlei Problemchen finden sich über alle Baujahre. Dieselfahrern raten wir zu den genannten solideren Motoren. Die Faceliftmodelle wirken im Cockpit etwas moderner.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Linien sind bei Mercedes eher optischer Natur, weshalb es auf einzelne Extras ankommt. Die sind derart vielfältig, dass sich die Nutzung der fein filterbaren Mercedes-Gebrauchtwagensuche im Netz lohnt. Generell empfehlenswert sind Funktionsextras.

Was kostet er?

Unter den teuren GLC sind die weit verbreiteten Vierzylinder-Diesels am günstigsten. Ab zirka 25 000 Euro beginnen schmal ausgestattete GLC um die 100 000 Kilometer. Grundsätzlich teurer: Sechszylinder. Feinere Ausstattungen und Hybride liegen um 35 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	250	300 e	250 d	im Jahr	250	300 e	250 d
2022	38 495,-	40 017,-	-	Steuer	194,-	40,-	341,-
2021	34 998,-	36 379,-	-	Haftpfl.	629,-	693,-	721,-
2020	32 139,-	33 738,-	-	Teilkasko	537,-	497,-	617,-
2019	30 039,-	30 119,-	30 442,-	Vollkasko	978,-	1129,-	1096,-
2018	26 867,-	-	27 704,-	Wartung	423,-	459,-	472,-
2017	25 240,-	-	25 452,-	I/100 km	7,5 S	2,2 S ²⁾	6,1 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mercedes ML, GLE

Erst in der dritten Generation wurde aus dem ML ein Mercedes, wie ihn Käufer erwarteten. Zum Facelift 2015 kamen ein neuer Name, ein Coupé und ein PHEV.



Der 1998 erstmals angebotene Mercedes ML betrat in macher Hinsicht Neuland. Das erste US-Werk von Mercedes wurde sogar extra für diesen neuen SUV in Alabama gebaut; dort entstanden später auch die technisch verwandten Ableger R-Klasse und GL/GLS. Gerade die erste ML-Generation irritierte Mercedes-Kunden mit nachlässiger Verarbeitung und mäßiger Zuverlässigkeit. Eine Scharte, die zunächst Generation zwei ab 2004, endgültig jedoch erst Nummer drei ab Herbst 2011 auswetzten. Übrigens fußt der W 166 in seiner Grundstruktur noch auf jenem Vorgänger W 164. Elektrikdefekte, undichte Motoren und kurzlebige Fahrwerkskomponenten sind seitdem Geschichte. Mit der Modellpflege im Sommer 2015 wurde aus dem Namen ML dann GLE, zugleich fügten die Stuttgarter erstmals eine Coupé-Variante mit Fließheck hinzu.

Schon vor dem Facelift zeichnete sich das Baumuster W 166 (2011 bis 2018) als solider Begleiter aus. Die Mechanik ist unauffällig, nur der Bremsenverschleiß relativ hoch. Dieselmotelle zeigen gelegentlich Auffälligkeiten mit den NO_x-Sensoren der Abgasanlage, eine lückenlose Historie mit Wartung in der Vertragswerkstatt ist daher eine gute Absicherung für Gebrauchtkäufer. Exemplare mit hoher Laufleistung können Undichtigkeiten an Ölkühler oder Getriebe aufweisen. Vor einem Kauf sollte man zudem auf beschlagene Leuchteinheiten und knarrende Sitzgestelle achten.

Markentypisch umfangreich bestückt zeigt sich das Motorenangebot. Vom kleinen, aber drehmomentstarken 2,1-Liter-Vierzylinder-Diesel bis zum Biturbo-V8-Benziner ist alles vertreten. Ein Plug-in-Hybrid kam zur großen Modellpflege: Seit 2015 bereicherte der GLE 500 e mit einer Kombination aus V6-Benzinmotor und E-Maschine das Portfolio. Dessen Systemleistung liegt bei 325 kW/442 PS, das maximale Drehmoment bei 650 Newtonmetern.

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

Thomas Harloff



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



Sowohl bei Neuwagen als auch auf dem Secondhand-Markt ist das seit 2015 angebotene GLE Coupé erheblich teurer

Checkpunkte:

- Undichter Ölkühler (V6 Diesel)
- Transparenter Vorbesitz
- Beschlagene Leuchten
- Ständiger Anhängerersatz
- Steuerkette (OM 651)

Rückrufe:

- E-Servolenkung (Bj. 2015-16)
- Verklebung Frontscheibe (Bj. 16)
- Verschraubung Lenkgetriebe
- Sitzbelegungssystem

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der schwere GLE ist prädestiniert für einen effektiven, drehmomentstarken Diesel. Solider als der Vierzylinder ist der 350 d mit V6, den auch Genießer wählen. Beide erfüllen die Euro-6b-Norm und sind angemessen sparsam. Alle Nicht-Hybride ziehen 3,5 Tonnen.

	400 4Matic	250 d	350 d 4Matic
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	Reihe/4	V/6
Hubraum	cm ³	2996	2143
Leistung	kW (PS)	245 (333)	150 (204)
	bei 1/min	bei 5250	bei 3800
max. Drehm.	Nm bei 1/min	480 bei 1600	480 bei 1600
Leergewicht/Zuladung	kg	2150/750	2075/775
Länge x Breite x Höhe	mm	4819 x 1935 x 1796	4819 x 1935 x 1796
Gepäckraum	l/VDA	690-2010	690-2010
Höchstgeschw.	km/h	247	210

Welches Modelljahr?

Wenn es das Budget erlaubt, sollte man statt eines ML einen GLE ab 2015 suchen. Damals wurden das Design geglättet, das Fahrwerk neu abgestimmt und die Motoren im Verbrauch reduziert. Diesel erhielten die moderne Neungangautomatik. Bordcomputer und Infotainment wechselten auf eine neuere Generation.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Das Offroad-Paket mit zuschaltbarer Getriebereduktion und das Active-Curve-System mit Adaptivstabilisatoren sind technisch beeindruckend, jedoch teuer im Reparaturfall. Gleiches gilt für die Luftfederung. Vielfahrer genießen das Fahrassistenten-Paket Plus.

Was kostet er?

Der GLE ist gut, teuer und sehr wertstabil. So finden sich späte 350 d unter 100 000 km erst ab 35 000 Euro, der PHEV 500 e liegt bei ca. 42 000 Euro. Ein 250 d unter 100 000 km beginnt bei rund 30 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	400	250 d	350 d	im Jahr	400	250 d	350 d
2022	-	-	-	Steuer	264,-	299,-	461,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	842,-	886,-	864,-
2020	-	-	-	Teilkasko	842,-	821,-	821,-
2019	-	-	-	Vollkasko	1686,-	1717,-	1695,-
2018	34 874,-	32 692,-	36 704,-	Wartung	558,-	512,-	566,-
2017	32 506,-	29 949,-	33 621,-	l/100 km	8,5 S	5,4 D	7,3 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Karsten Retkowski

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Mini Countryman

Technisch ist der Mini-SUV der zweiten Generation eng mit dem BMW X1 verwandt. Als Gebrauchter ist der Countryman teuer, entschädigt dafür mit soliden Motoren.



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

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

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

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

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

Uli Holzwarth



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



Angesichts des stattlichen Gewichts nicht unvernünftig: Ein Countryman als Cooper S mit dem 192-PS-Turbo-Vierzylinder

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	Cooper S	JCW	Cooper D
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1998	1998	1995
Leistung	141 (192)	225 (306)	110 (150)
	bei 5000	bei 5000	bei 4000
	bei 1/min	bei 1/min	bei 1/min
max. Drehm.	300 bei 1350	450 bei 1750	350 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1525/495	1680/495	1550/500
Länge x Breite	4299 x 1822	4297 x 1822	4297 x 1822
x Höhe	x 1557	x 1557	x 1557
Gepäckraum	1/VD4	450-1390	450-1390
Höchstgeschw.	225	250	214

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Cooper S unter 50 000 km starten bei rund 20 000 Euro. Vergleichbare Cooper D sind etwas günstiger, aber relativ selten. Den JCW Countryman gibt es mit solchen Laufleistungen nicht unter 32 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	S	JCW	D
2022	–	35 912,–	24 253,–
2021	–	33 314,–	22 606,–
2020	21 672,–	30 400,–	20 762,–
2019	19 447,–	28 587,–	19 271,–
2018	17 626,–	–	17 557,–
2017	15 237,–	–	16 404,–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlereinkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	S	JCW	D
Steuer	136,–	198,–	230,–
Haftpflicht	557,–	576,–	593,–
Teilkasko	477,–	629,–	598,–
Vollkasko	877,–	1104,–	1037,–
Wartung	288,–	394,–	322,–
l/100 km	6,3 S	7,6 S	4,4 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Christian Debler

Tests in diesen Ausgaben

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

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

Nissan Qashqai

Die zweite Generation des kompakten SUV war hierzulande der beliebteste Nissan. Er erfreut mit genügend Platz und Zuverlässigkeit – mit einer Ausnahme.



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

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

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

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

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

Henning Busse



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



Anders als den Vorgänger gibt es den Qashqai II nur in einem Format – die Langversion wurde gestrichen

Checkpunkte:

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

Rückrufe:

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

Welcher Motor ist empfehlenswert?

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

	1.6 DIG-T	1.5 dCi	1.6 dCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm³	1618	1461	1598
Leistung kW (PS) bei 1/min	120 (163) bei 5600	81 (110) bei 4000	96 (130) bei 4000
max. Drehm. Nm bei 1/min	240 bei 2000	260 bei 1750	320 bei 1750
Leergewicht/Zuladung kg	1390/510	1393/517	1445/515
Länge x Breite x Höhe mm	4394 x 1806 x 1624	4394 x 1806 x 1590	4394 x 1806 x 1624
Gepäckraum l/VDA	430–1585	430–1585	430–1585
Höchstgeschw. km/h	200	182	190

Welches Modelljahr?

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

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

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

Was kostet er?

Den 1.3 DIG-T gibt es unter 70 000 km Laufleistung erst ab 14 000 Euro. Seltener Euro-6-Dieselmotore ab 2018 – zumeist 1.5 dCi – liegen 2000 Euro darüber.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.6 T	1.5 dCi	1.6 dCi	im Jahr	1.6 T	1.5 dCi	1.6 dCi
2022	–	–	–	Steuer	112,–	151,–	194,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	517,–	594,–	593,–
2020	–	–	–	Teilkasko	511,–	472,–	497,–
2019	–	–	–	Vollkasko	849,–	829,–	893,–
2018	12 124,–	13 220,–	13 680,–	Wartung	293,–	314,–	346,–
2017	11 233,–	12 250,–	12 213,–	/100 km	5,8 S	3,8 D	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



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

Tests in diesen Ausgaben

Qashqai 1.2 DIG-T (Test: 7/14), Qashqai 1.5 dCi (Vergleich: 3/14), Qashqai 1.6 dCi 4WD (Vergleichstest: 10/14, Dauertest: 1/17), Qashqai 1.6 DIG-T (Vergleichstest: 11/15).

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

Opel Crossland

Als Nachfolger des Meriva verkörpert der Opel Crossland (Typ P7) seit 2017 vor allem Nutzwert. Seine simple Konstruktion ist jedoch nicht ganz ohne Tücken.



Selten wurde ein Auto so konsequent auf die Ansprüche von Käufern hin entwickelt, die in bester No-Nonsense-Manier ein simples Auto mit viel Platz, einfacher Technik, niedrigen Kosten und einem handlichen Format bevorzugen. Alles andere, Leistung, Sportsgeist oder ein allzu modischer Anstrich, ist dem Crossland völlig schnurz. Respekt verdient der Fakt, dass die Opel-Entwickler mit dem Crossland (anfangs noch mit X) zum allerersten Mal in die damalige PSA-Teilekiste griffen und als Erstlingswerk gleich einen so beliebten Bestseller schufen.

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

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

Andreas Jüngling



Typisches Opel-Cockpit: klare Bedienung, adäquate Verarbeitung. Viel Platz und 531 Kilo Zuladung sind im Alltag Gold wert



Der Crossland X (seit Ende 2020 ohne X) ist auf Fahr-sicherheit bei schunkeligem Federungskomfort bedacht

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie (Benziner)**
- **Karosserieverarbeitung (Spaltmaße, Kantenrost)**
- **Ölverlust am Antrieb**
- **Zustand Bremsanlage**
- **Fahrwerksverschleiß**

Rückrufe:

- **Softwareupdate wg. Lambda-abstimmung (1,2, Bj. 2017-19)**
- **DPF (Diesel, Bj. 2018-2019)**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der grundsätzlich sparsame und zuverlässige 1.2-Benziner ist nur dann kein Wagnis, wenn die Ölwechselhistorie klar ist. Nach sechs Jahren bzw. 100 000 Kilometern muss der Zahnriemen erneuert werden. Die sparsamen Diesel machen kaum Ärger.

	1.2	1.2 Turbo	1.5 Diesel	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4	
Hubraum	cm³	1199	1499	
Leistung	kW (PS)	61 (83)	96 (130)	81 (110)
	bei 1/min	bei 5750	bei 5500	bei 3750
max. Drehm.	Nm bei 1/min	118 bei 2750	230 bei 1750	250 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1165/540	1263/542	1280/555
Länge x Breite x Höhe	mm	4217 x 1765 x 1605	4229 x 1765 x 1605	4217 x 1765 x 1605
Gepäckraum	l/VDA	410-1255	410-1255	410-1255
Höchstgeschw.	km/h	170	201	185

Welches Modelljahr?

In Technik und Haltbarkeit unterscheiden sich die Baujahre nicht – wohl aber in der Optik. Seit Ende 2020 besitzt der Crossland die durchgehende Opel-Frontmaske. Ansonsten brachte das Facelift ein paar Updates für Infotainment und Ausstattungspakete.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Am eingängigsten ist der Crossland als Nachfolger des Meriva B zu betrachten, also eher als handlicher Minivan. Das erklärt, warum trickreiche Technikextras oder gar Allradantrieb nicht vorkommen. Halten Sie's zweckmäßig. Kleinkram wie Sitzheizung und Co. besitzen ohnehin die meisten Exemplare.

Was kostet er?

Gar nicht so viel. Das passt zum zweckmäßigen Charakter. Gute Diesel unter 100 000 Kilometern beginnen bei 11 000 Euro, kaufbare (weil noch sehr junge) Benziner unter 50 000 Kilometern bei etwa 12 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.2	1.2 T	1.5 D	im Jahr	1.2	1.2 T	1.5 D
2022	16 114,-	20 039,-	17 203,-	Steuer	100,-	92,-	193,-
2021	14 648,-	18 216,-	15 641,-	Haftpflicht	561,-	518,-	519,-
2020	13 318,-	16 545,-	14 190,-	Teilkasko	207,-	237,-	345,-
2019	12 102,-	15 652,-	12 155,-	Vollkasko	567,-	695,-	703,-
2018	-	14 592,-	11 596,-	Wartung	258,-	288,-	301,-
2017	-	13 217,-	-	l/100 km	5,9 S	5,7 S	4,6 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Crossland punktet mit Platz auf den Vordersitzen – hier sitzen auch große Menschen komfortabel. Wegen der in Öl geführten Zahnriemen vor dem Kauf unbedingt prüfen, ob die Service-Intervalle eingehalten worden sind: Ein Motorschaden wird teuer. Relativ anfällig sind auch die Domlager. *Maik Wilde*

Tests in diesen Ausgaben

Crossland 1.2 Turbo (110 PS): Fahrbericht 12/17, 1/21; Vergleichstest 12/17, 11/21, 5/23; 1.2 Turbo (130 PS): Vergleichstest 18/17, 14/18, 3/19, 23/19, 11/20; 1.6 Diesel (120 PS): Vergleichstest 18/17. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Peugeot 2008

Manche Erfolgsgeschichten spielen sich eher im Verborgenen ab. So auch die des 2008, der hierzulande zu den meistverkauften Peugeot-Modellen zählte.



Der kleine Crossover erfreute sich seit seiner Einführung 2013 großer Beliebtheit: Weltweit wurden bis 2019 von der ersten Generation mehr als 600 000 Exemplare verkauft.

Die Motorenpalette umfasste je zwei Benziner und zwei Diesel, das Leistungsspektrum erstreckte sich von 82 bis 130 PS. Schon der dreifreudige Dreizylinder-Basisbenziner reicht für die Stadt aus. Aufmerksamkeit gebührt der vorschriftsmäßigen Wartung mit der richtigen Ölart. Der Zahnriemen läuft im Ölbad und ist auf korrekten Schmierstoff angewiesen. Besonders dreifreudig ist der Vierzylinder-Benziner mit 120 PS. Ideal für alle Langstreckenfahrer und mit einem Verbrauch um die vier Liter deutlich sparsamer sind die Drehmomentstarken 1,6-Liter-Diesel, optional mit automatisiertem Schaltgetriebe. Die 100 und 120 PS starken 1.6 BlueHDi 100 (FAP) erfüllen allerdings erst seit 2015 die Abgasnorm Euro 6.

Im Vergleich zum Plattformspender 208 misst der 2008 in der Länge 20 Zentimeter mehr und ist rund zehn Zentimeter höher. Damit bietet der praktische Crossover ein Ladevolumen von 350 bis 1194 Litern, mehr Kopf- und Beinfreiheit sowie eine höhere Sitzposition. Die Karosserie wirkt weitgehend sauber verarbeitet, der Innenraum modern und solide. Serienmäßig war der 2008 stets mit ABS, sechs Airbags, ESP mit ASR, elektrischer Servolenkung, Notbremsassistent und der Lenk-Stabilisierung SSP ausgerüstet.

Statt Allradantrieb gab es nur eine „Grip-Control“ für bessere Traktion auf rutschigem Untergrund. Im Gegenzug wiegt der 2008 nur 50 Kilogramm mehr als der kleine Bruder. Trotz erhöhter Sitzposition lassen sich mit der präzisen Lenkung selbst enge Kurven dynamisch meistern, ohne dass der 2008 zu übermäßigem Wanken neigt. Zugleich arbeitet die Federung recht komfortabel, nur beim langsamen Überfahren von Unebenheiten kommt sie ins Stuckern. Im Alter offenbart der 2008 allerdings oft Ölverlust, verschlissene Bremsen, rostige Abgasanlagen und Defekte am automatisierten Schaltgetriebe. Zudem gibt es viele Rückrufe.

Clemens Hirschfeld



Das Peugeot-typisch kleine Lenkrad muss man mögen, die üppigen Platzverhältnisse gefallen dagegen jedem



Der 2008 ist eine Art Kompakt-kombi im SUV-Outfit. Anstelle von Allradantrieb gibt's eine ausgeklügelte Traktionskontrolle

Checkpunkte:

- Zahnriemen 1.2-Dreizylinder mit mehreren Rückrufen
- Bremsen: Rost/Verschleiß
- Ölverlust am Antrieb
- Funktion automatisiertes Schaltgetriebe ETG5
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Das KBA listet insgesamt 17 Rückrufe auf, die den 2008 betreffen. Stets informieren!

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Schon der dreifreudige Dreizylinder-Basisbenziner reicht für die Stadt völlig aus, muss allerdings penibel gewartet sein. Spritziger ist der Vierzylinder-Benziner mit 120 PS. Die 1,6-Liter-BlueHDi-Diesel mit 100 oder 120 PS erfüllen seit 2015 die Euro-6-Abgasnorm.

	PureTech 82	PureTech 130	HDI 100	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/3	Reihe/4	
Hubraum	cm ³ 1199	1199	1560	
Leistung	kW (PS) bei 1/min	60 (82) bei 5750	96 (130) bei 5500	73 (99) bei 3750
max. Drehm.	Nm bei 1/min	118 bei 2750	230 bei 1750	254 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1120/470	1230/434	1265/450
Länge x Breite x Höhe	mm	4159 x 1739 x 1556	4159 x 1739 x 1556	4159 x 1739 x 1556
Gepäckraum	l/VDA	350-1194	350-1194	350-1194
Höchstgeschw.	km/h	168	199	183

Welches Modelljahr?

Der 2008 ist seit 2013 auf dem Markt. Das Facelift ab April 2016 brachte nur leichte optische Retuschen und ein teilweise aufgewertetes Interieur. Langstreckenfahrer sollten zu einem Euro-6-Diesel ab Baujahr 2015 greifen. Bisher gab es hier nur zwei Rückrufe wegen defekter Anlasserrelais und Temperaturfühler.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon in der Basis ist der 2008 mit Audiosystem, Klimaanlage, Lederlenkrad und Tempomat sehr ordentlich ausgestattet. Es gibt die Ausstattungslinien Access, Active und Allure. Das GT-Line-Paket bietet Adaptivfahrwerk und Teilleder mit roten Ziernähten.

Was kostet er?

Relativ knappes Angebot, Stand März 2024 tummeln sich nur 650 gebrauchte 2008 mit Schaltgetriebe im Netz, größtenteils als Benziner. Mit Basismotor und maximal 70 000 km starten sie ab rund 7000 Euro, vergleichbare Facelift-HDi 100 erst ab 11 500 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	PT 82	PT 130	HDI 100	im Jahr	PT 82	PT 130	HDI 100
2022	-	-	-	Steuer	62,-	128,-	152,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	536,-	497,-	578,-
2020	-	-	-	Teilkasko	171,-	210,-	283,-
2019	12 189,-	14 114,-	-	Vollkasko	522,-	626,-	633,-
2018	11 135,-	12 631,-	11 286,-	Wartung	252,-	275,-	291,-
2017	10 529,-	11 349,-	10 176,-	l/100 km	4,9 S	5,1 S	3,5 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der kompakte Crossover-SUV hat das Potenzial, Spaß zu machen. Auch weil er kaum Schwachstellen aufweist. Minimal erhöht sind allenfalls Auffälligkeiten in Sachen Ölverlust.

Martin Reimer

Tests in diesen Ausgaben

2008 120 VTi (Vergleichstest: 12/13), 2008 e-HDi 92 Active (Vergleichstest: 15/14), 2008 PureTech 130 (Fahrbericht: 12/16), 2008 BlueHDi 120 (Vergleichstest: 26/16).

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

Porsche Cayenne

Für viele ein Feindbild, für Porsche-Freunde ein fahraktiver Großraumwagen – als Gebrauchtwagen ist die zweite Generation noch immer interessant.



Von 2010 bis 2017 wurde die zweite Generation des Porsche Cayenne verkauft, interne Bezeichnung: 92A. Sie war nicht nur bis zu 200 Kilogramm leichter als die Vorgänger-Baureihe, sondern gefiel zudem mit ihrem prägnanteren Design. Fünf Benziner und zwei Diesel standen während des Angebotszeitraums zur Wahl, wobei die typische Porsche-Klientel bei den Neuwagen die starken Benziner präferierte.

Die Selbstzünder erfüllten erst ab Mitte 2015 (V6) und März 2016 (V8) die Euro-6-Abgasnorm, zudem gab es auch für diese V6-Diesel einen Rückruf wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen. Trotzdem: Der V8-Diesel im Cayenne S kann für Liebhaber wuchtiger Antriebe eine Überlegung wert sein, denn einen ähnlich druckvollen und zugleich sparsamen Motor wird es bei Porsche vermutlich so bald nicht wieder geben.

Bei Gebrauchtkäufern sind allerdings die Einstiegsmotoren beliebter, zumal sie bereits hohen Ansprüchen genügen. Mit den V6-Triebwerken erscheint der Porsche-SUV keineswegs untermotorisiert, denn sie leisten mindestens 300 (Benziner) oder 245 PS (Diesel). Eine Sonderrolle spielen die beiden Hybridversionen mit 380 oder 416 PS (ab 10/2014), weil sie auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt wegen des ziemlich überschaubaren Sparpotenzials eher selten angeboten werden.

Zu den Vorzügen des großen SUV gehören das üppige Platzangebot und die hohe Verarbeitungsqualität. Ungeachtet dessen fielen schon recht junge Cayenne mit erhöhtem Bremsenverschleiß, ölundichten Antrieben oder überdehnten Kettenspannern beim Motor auf, was mit zunehmendem Alter nicht besser wird. Dafür glänzt der Cayenne mit agilem Fahrverhalten und kräftigen Bremsen.

Insgesamt erweist sich der große Porsche-SUV aber als langlebigeres Auto, viele Exemplare auf dem Zweithand-Markt sind weit über 200 000 km gelaufen. Reparaturen sind freilich teuer, ebenso Wartung, Verschleißteile und die Versicherungstarife. Ohnehin kann bereits der Treibstoffverbrauch der Benziner-Varianten so manches Mobilitätsbudget sprengen.

Heinrich Lingner



Viel Platz im Fond, hochwertige Verarbeitung und gute Sitze prägen den Eindruck im Interieur des Cayenne Typ 92A



400 PS leistet der V8 im Cayenne S, ab Herbst 2014 ersetzte ein 3,6-Liter-Biturbo-V6 mit 420 PS den Saugmotor

Checkpunkte:

- Ölverlust Antrieb und Allrad?
- Kettenspanner V6-Benziner
- Bremsenverschleiß
- Funktion der Luftfederung
- Nockenwellenverstellung ok?

Rückrufe:

- Scheinwerfer-Verriegelung
- Fehlerhafte Turbolader
- Sicherung der Pedalerie
- Austretender Kraftstoff an Spritleitung (Brandgefahr)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die beiden S-Versionen mit 400 und 420 PS passen gut zum Cayenne, dem V6-Benziner mit 300 PS mangelt es ein wenig an Porsche-gerechtem Nachdruck. Ein echter Geheimtipp ist der V8-Diesel: selten, drehmomentgewaltig und dabei recht genüssam.

	S E-Hybrid	S	S Diesel
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/8
Hubraum	2995 cm ³	3604	4134
Leistung	306 (416) bei 1/min	309 (420) bei k.A.	283 (385) bei 3750
max. Drehm.	700 Nm bei 1/min	550 Nm bei 1350	850 Nm bei 2000
Leergewicht/Zuladung	2425/625 kg	2160/700	2335/665
Länge x Breite x Höhe	4846 x 1939 x 1705 mm	4855 x 1939 x 1705	4855 x 1939 x 1699
Gepäckraum	1/VDA 580–1690	670–1780	618–1728
Höchstgeschw.	242 km/h	259	252

Welches Modelljahr?

Mit dem Facelift von Oktober 2014 kamen neue Euro-6-Motoren und eine kleine optische Auffrischung. Alle Versionen haben seither eine Achtstufen-Tiptronic, die Handschaltung beim V6-Benziner entfiel mangels Interesse. Der Plug-in-Hybrid mit Elektro- und V6-Benzinmotor hat 416 PS Systemleistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Luftfederung und Adaptivdämpfer zählen zu den beliebtesten Zutaten, empfehlenswert ist zudem das Torque Vectoring Plus mit Differenzialsperre. Navi, LED-Licht und Parkpiepser sollten nicht fehlen, auch eine Anhängervorrichtung kann sinnvoll sein.

Was kostet er?

Frühe Cayenne S mit 400 PS-V8 und maximal 100 000 km gibt es erst ab 30 000 Euro von seriösen Verkäufern. V6 ab 2015 mit noch fünfstelligen Laufleistungen starten ab 35 000 Euro, egal ob als Benziner oder Diesel. V8-Turbos gibt es aber erst ab 50 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	Hybrid	S	S Diesel	im Jahr	Hybrid	S	S Diesel
2022	–	–	–	Steuer	256,–	330,–	627,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	837,–	795,–	847,–
2020	–	–	–	Teilkasko	956,–	971,–	1468,–
2019	–	–	–	Vollkasko	2475,–	2886,–	3352,–
2018	–	–	–	Wartung	623,–	672,–	779,–
2017	45 452,–	35 417,–	43 860,–	l/100 km	3,4 SP ²⁾	9,5 SP	8,0 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+ 17,9 kWh
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die zweite Cayenne-Generation bietet insgesamt Top-Verarbeitung. Aufpassen sollten Gebrauchtkäufer in Sachen Bremsscheibenverschleiß und Ölfeuchtigkeit an Motor und Getriebe – schon bei jüngeren Fahrzeugen auffällig oft vorhanden.

Michael Materla

Tests in diesen Ausgaben

Cayenne S Diesel: Vergleichstest 20/16; Cayenne Diesel: Vergleichstest 2/13; Cayenne GTS: Vergleichstest 3/13; Cayenne S: Test 15/10; Cayenne Turbo S: Vergleichstest 19/13.
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Range Rover Evoque

Das kleinste Modell der britischen Marke hat mehr Stil als Platz, war mit zwei oder vier Türen sowie als SUV-Cabrio erhältlich. Überzeugt es auch mit Zuverlässigkeit?



Ist das nicht der kleine Range Rover, bei dem Victoria Beckham mal die Farben und Materialien für eine Sonderedition ausgesucht hat? Ja, das ist das Modell aus der ersten Generation (Typ L538), die von 2011 bis März 2019 angeboten wurde. Günstig ist er nicht, oft stecken noch hohe Beträge in Extras. Was den Evoque nicht davon abhält, bei Bedarf durch Geröll und Schlamm zu stapfen. Selbst wenn der Bedarf selten ist.

Alle Motoren sind Vierzylinder-Turbos. Die Diesel, die bis zum Facelift im August 2015 Dienst taten, erfüllen nur die Euro-5-Norm. Ihre Nachfolger mit 150 und 180 PS hingegen schaffen Euro 6, ab Mai 2018 dann Euro 6 d.Temp. Sie motorisieren den recht schweren Evoque anständig, ohne ihn wirklich flott zu machen. Das schafft nur der stärkste Zweiliter-Selbstzünder (240 PS), der 2017 nachgereicht wurde. Der Benziner, der von Ford kam, leistet bis zu 290 PS, säuft aber.

Der zweitürige Evoque, Coupé genannt, war bis zum Facelift etwas teurer, obwohl er deutlich weniger Rundumsicht und Platz im Fond bietet. Zudem stören die langen Pforten in engen Parklücken. Die nerven ebenso beim 2016 nachgeschobenen Cabrio, dessen sehr solides, dick gefüttertes E-Verdeck zudem den Fond- und Kofferraum (maximal 251 Liter) schmerzhaft beschneidet.

Der Evoque ist solide verarbeitet, seine Oberflächen sind hochwertig, überdies fährt er zuverlässig. Ausnahmen: Keyless-go macht öfter Ärger, bekannt sind zudem Probleme beim 2,2-Liter-Diesel mit verölten Kupplungen. Dazu gibt es hier ebenfalls typische Diesel-Malaises bei überwiegendem Kurzstreckenbetrieb, welche die Abgasrückführung und den Partikelfilter betreffen. Auch von defekten Differenzdrucksensoren ist häufiger die Rede, und frühe Neungangautomaten fielen mit Ruckeln oder sogar Totalausfällen auf.

Allradmodelle bieten neben dem guten Federungskomfort und problemlosem Handling auch eine starke Traktion. Das Standardfahrwerk ist harmonisch abgestimmt, auf die elektronisch geregelten Stoßdämpfer kann man daher guten Gewissens verzichten. *Thomas Hellmanzik*



Durchgestylter Armaturenräger, schicke Ledersitze, breite Mittelkonsole – alles wichtige Elemente für einen Range



Speziell beim Coupé geht Design vor Funktion. Und nein, die Fensterlinie ist der Rundumsicht nicht förderlich

Checkpunkte:

- Kupplung (2.2-Diesel)
- Funktion Keyless-go
- Diesel: Abgasrückführung, Partikelfilter (Kurzstrecke?)
- Neungangautomatik
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Das KBA vermeldet beim Evoque insgesamt neun überwachte Rückrufe

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel bis 2015 erreichen nur Euro 5, die neueren Motoren erfüllen Euro 6, ab Mai 2018 Euro 6 d.Temp. Zusätzlich gibt es den starken Ford-Benziner. Der ist zwar erheblich trinkfester als die beiden Selbstzünder, aber auch entsprechend sportlicher.

	Si4	eD4	TD4
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1997	1999	1999
Leistung	177 (240)	110 (150)	132 (180)
	bei 5500	bei 3500	bei 4000
	bei 1/min	bei 1750	bei 1750
max. Drehm.	340 bei 1250	380 bei 1750	430 bei 1750
	Nm bei 1/min		
Leergewicht/Zuladung	1640/710	1670/680	1746/604
	kg		
Länge x Breite x Höhe	4365 x 1900 x 1635	4365 x 1900 x 1635	4370 x 1900 x 1660
	mm		
Gepäckraum	l/VDA	420–1445	420–1445
Höchstgeschw.	km/h	217	185

Welches Modelljahr?

2017 spendierte Range Rover dem Evoque zwei starke Motoren mit 240 beziehungsweise 290 PS. Ebenfalls neu: die frisch entwickelte Neunstufen-Automatik von ZF (zuvor Sechsgang-Automatik) sowie Modifikationen an Stoßfängern, Scheinwerfern und Kühlergrill. Marktstart des Cabrios: Frühjahr 2016.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wegen der schlechten Rundumsicht sollten unbedingt Parkpiepser und Rückfahrkamera an Bord sein, mit Allradantrieb wird der Evoque zum Allrounder. Wer im Gelände fahren möchte, schaut sich nach Exemplaren mit dem Allradantrieb Active Driveline um.

Was kostet er?

Ein Evoque mit dem modernen Zweiliter-Diesel ab 2017 bis maximal 100 000 km kostet in der Basis noch mindestens 20 000 Euro, die stärkeren Allrad-Diesel mit 180 PS sind 4000 Euro teurer. Diesel überwiegen hier klar, ebenso die Varianten mit Automatikgetriebe.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	Si4	eD4	TD4
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	41 356,–	26 202,–	35 663,–
2018	36 937,–	23 411,–	31 863,–
2017	32 871,–	21 566,–	28 393,–

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	Si4	eD4	TD4
Steuer	180,–	268,–	268,–
Haftpflicht	729,–	810,–	775,–
Teilkasko	674,–	588,–	720,–
Vollkasko	1177,–	1153,–	1307,–
Wartung	381,–	394,–	414,–
l/100 km	7,3 S	4,8 D	5,1 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die ► DEKRA-Experten?



Plus: gute Verarbeitung, geringer Geräuschpegel im Innenraum bei hohen Geschwindigkeiten, Infotainmentsystem auf Topniveau. Minus: Hoher Kraftstoffverbrauch und insgesamt hohe Unterhaltskosten. *Björn Buhrmann*

Tests in diesen Ausgaben

Evoque 2.2 SD4 (Test: 21/11), Evoque 2.2 TD4 (Vergleichstest: 24/11), Evoque eD4 2WD (Fahrbericht: 21/15), Evoque Cabrio (Fahrbericht: 7/16).

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

Renault Captur

Der Clio-Ableger kombinierte frische Optik mit einem clever genutzten Innenraum. Gebrauchte präsentiert sich der Captur recht solide, aber nicht mängelfrei.



Auf Basis des Clio präsentierte Renault Mitte 2013 den Captur (Typ J5). Er wurde vom Markt auf Anhieb als Bereicherung unter den kleinen SUV angenommen und avancierte rasch zum Verkaufsschlager. Der Captur erhielt 2017 ein Facelift, das neben den kurz davor bereits modifizierten Motoren optionale LED-Scheinwerfer und Totwinkelwarner sowie neue Farben und ein höherwertiges Interieur umfasste. Im Herbst 2019 folgte schließlich der Modellwechsel.

Im Vergleich zum Clio bot der Captur mehr Innen- und Kofferraum, außerdem sprach vor allem die bessere Variabilität für das kleine SUV. Die Rücksitzbank lässt sich in Längsrichtung um 16 Zentimeter verschieben und der flexible Zwischenboden so einsetzen, dass eine ebene Ladefläche entsteht. Auch die vielen Ablagen bis hin zum Handschuhfach im Schubladenformat sowie die abzieh- und waschbaren Sitzbezüge sind im Alltag sehr praktisch. Peppige Farben und Zierelemente ergaben zudem eine individuelle Optik.

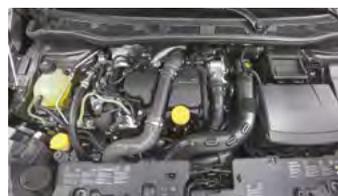
Neben Klappergeräuschen werden billig wirkende, rasch abgegriffene Verkleidungen im Innenraum kritisiert – eher ein Problem der Baujahre vor dem Facelift. Die kämpfen weiterhin mit erhöhtem Verschleiß von Koppelstangen und Radführungsgelenken. Auch die Scheibenbremsen fallen mit rascher Abnutzung auf – mangels Abschirmblech ein typisches Renault-Leiden.

Auf dem Gebrauchtmotor überwiegen die Benzin in Gestalt des 90 PS starken Dreizylinders (TCe 90) oder des 1,2-Liter-Vierzylinders (TCe 120) mit 118 PS, der allerdings (zu) oft Ärger mit gelängten Steuerketten und Verkokungen macht. Solide laufen die 1,5-Liter-Diesels mit 90 und 110 PS (dCi 90 bzw. dCi 110), sofern das Wechselintervall für den Zahnriemen beachtet wird. Allerdings tropft beim Captur selbst bei geschlossener Haube Regenwasser auf den Motor, wodurch die Injektoren im Zylinderkopf festkorrodieren können. Stets prüfen!

Das gilt ebenso für die Kraftübertragung. Empfehlung ist hier der Sechsgang-Handscharter, das Fünfgang- und das Doppelkupplungsgetriebe bereiten dagegen öfter Kummer. *Philipp Körner*



Das Interieur wirkt klar und aufgeräumt, aber nicht besonders hochwertig. Der Kofferraum fasst 377 bis 1235 Liter



Beim haltbaren 1.5 dCi können aufgrund von Regenwasser die Injektoren am Zylinderkopf festkorrodieren – stets prüfen!

Checkpunkte:

- Steuerkette (TCe 120)
- Achsaufhängungen
- Ölverlust Antrieb
- Fünfganggetriebe: rauspringende Gänge, Geräusche?
- DKG: verölte Kupplungen?

Rückrufe:

- Bruchgefahr Radnaben vorn
- Kurzschluss Lichtmaschine
- Ausfall Lenkunterstützung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Motorauswahl ist so unaufgeregt wie das Auto selbst. Die gängigen Benziner bieten ordentliche Fahrleistungen, beim stärkeren TCe 120 schwächelt jedoch die Steuerkette. Bei den Dieselmotoren empfehlen sich die jüngeren Varianten mit Euro 6.

	TCe 90	TCe 120	dCi 90
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	898	1197
Leistung	kW (PS)	66 (90)	87 (118)
	bei 1/min	bei 5000	bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	140 bei 2250	205 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1259/423	1277/467
Länge x Breite x Höhe	mm	4122 x 1778 x 1566	4122 x 1778 x 1566
Gepäckraum	VDA	377–1235	377–1235
Höchstgeschw.	km/h	171	192

Welches Modelljahr?

Bis zum Facelift 2017 gab es beim Captur kaum Änderungen, aber zwei größere Rückrufe: 2015 wurden defekte Bremsschläuche in allen Modellen getauscht. Beim großen Diesel mit Produktionszeitraum zwischen 2013 und 2015 galt seit 2017 eine Rückrufaktion wegen Fehlern bei der Abgasreinigung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Unter Sicherheits-Gesichtspunkten ist bereits die Basislinie Expression ausreichend. Die Variante Luxe bietet unter anderem die beliebten abziehbaren und waschbaren Sitzbezüge sowie zusätzliche Farbmöglichkeiten für die A-Säule, die Außenspiegel und das Dach.

Was kostet er?

Seltene Captur dCi 110 mit Sechsgang-Schaltgetriebe und weniger als 60 000 km sind ab 12 500 Euro zu bekommen. Die TCe 90 mit vergleichbaren Eckdaten starten bei 9000 Euro, 2019er-TCe 130 mit 30 000 km und dem haltbaren 1,3-Liter gibt es ab 14 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	TCe 90	TCe 120	dCi 90	im Jahr	TCe 90	TCe 120	dCi 90
2022	–	–	–	Steuer	56,–	84,–	143,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	565,–	608,–	630,–
2020	13 557,–	–	–	Teilkasko	163,–	251,–	280,–
2019	11 362,–	–	13 226,–	Vollkasko	547,–	689,–	621,–
2018	10 166,–	11 729,–	11 598,–	Wartung	227,–	251,–	261,–
2017	9396,–	10 650,–	10 620,–	I/100 km	5,1 S	5,5 S	3,7 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der kleine SUV von Renault bietet viel Auto fürs Geld. Die häufigen Probleme mit der Navigation lassen sich durch ein Software-Update lösen. Die hinteren Türdichtungen sind häufiger ein Schwachpunkt, vereinzelt steigt über 40 000 km Laufleistung der Ölverbrauch.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

TCe 90, TCe 120 und dCi 90: Fahrbericht 9/13; dCi 90: Vergleichstest 15/14; dCi 110: Vergleichstest 24/15, 18/17; TCe 120: Vergleichstest 10/15.

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

Volvo XC60

Qualitativ ist der schwedische SUV ein solider Typ. Dennoch wird er am Markt günstiger gehandelt als viele Konkurrenzmodelle deutscher Hersteller.



Die von 2008 bis 2017 angebotene erste Generation des Volvo XC60 war ein Bestseller. Trotz einiger Rückrufe ist der XC60 ein solider Typ. Das macht ihn noch immer für Gebrauchtkäufer interessant. Vor allem für jene, die nicht in Umweltzonen wohnen, denn der Dieselanteil beträgt hier über 90 Prozent. Was insofern von Bedeutung ist, weil die meisten Selbstzünder erst ab März 2015 die Abgasnorm Euro 6 erfüllten.

Die Motoren selbst sind robust, allenfalls der Ladeluftschlauch kann kaputtgehen. Zudem gab es zwei Rückrufe wegen defekter Riemen Spanner beim Fünfzylinder und wegen zu großer Ölverdünnung. Darauf beim Kauf achten! Die durchzugskräftigen Fünfzylinder-Diesels gefallen mit ihrem charmant-rauen Klangbild, sind jedoch nicht besonders sparsam. Noch mehr Sprit genehmigen sich die seltenen Benziner. Vorsicht: Aufgrund der langer Bauzeit trifft man auf XC60 mit den Abgasnormen Euro 4, 5 und 6. Ab März 2015 erfüllten dann D3 (150 PS), D4 (190 PS) und der D5 mit 220 PS auch ohne SCR-Kat Euro 6.

Der XC60 ist kein Raumriese, überzeugt aber mit Variabilität des ebenen Laderaums: Die Rückbank klappt im Verhältnis 40:20:40. Das Interieur des in Gent gebauten SUV ist hochwertig und haltbar. Für die Tragelenke und Spurstangen der Vorderachse gilt das nicht unbedingt, zum Teil sind schon nach 70 000 km Reparaturen nötig. Achten sollten Gebrauchtkäufer auch auf die Wechselintervalle von Keil- und Zahnriemen.

Das SUV ist mit reichlich Airbags und ESP ausgestattet. Wer einen Allradantrieb möchte, muss aufpassen: Es befinden sich ebenfalls zahlreiche Fronttriebler auf dem Markt. Alle Varianten verfügen über das City-Safety-System, das bis 30 km/h aktiv ist, Hindernisse erkennt und – falls der Fahrer nicht eingreift – selbsttätig eine Vollbremsung durchführt. Der XC60 fährt nicht besonders agil, sondern eher unaufgeregt sicher. Dafür passt der Federungskomfort, vor allem mit der 17-Zoll-Serienbereifung. Im Vergleich zur Konkurrenz enttäuscht hier jedoch die Anhängelast (max. 1 800 bis 2 000 kg gebremst). *Andreas Of-Allinger*



Das stilvolle und haltbare Interieur wurde 2013 modifiziert. Richtig intuitiv ist die Bedienbarkeit bei keinem Modelljahr



Der hochwertig und clever eingerichtete Innenraum zählt zu den Stärken des XC60. Kofferraum von 495 bis 1455 Liter

Checkpunkte:

- Radaufhängungen
- Bremsenverschleiß
- Antriebswellen
- Erledigung evtl. Rückrufe
- Ölverdünnung bei Diesel mit Partikelfilter

Rückrufe:

- Beim KBA sind 35 Rückrufe verzeichnet, von denen viele nicht überwacht wurden. Daher unbedingt informieren!

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Volvo verwirrt potenzielle XC60-Gebrauchtwagenkäufer mit unzähligen Varianten. Allein der populäre, weil kräftige D5 wurde mit 185, 205, 215 und 220 PS ausgeliefert. Empfehlenswert ist er immer; vor allem mit der Abgasnorm Euro 6, die er ab 3/2015 erfüllte.

	T5	D4	D5 AWD
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/5
Hubraum	1999	1969	2400
Leistung	180 (245) bei 1/min	140 (190) bei 4250	162 (220) bei 4000
max. Drehm.	350 Nm bei 1800	400 Nm bei 1750	420 Nm bei 1500
Leergewicht/Zuladung	1834/671	1854/631	1906/599
Länge x Breite x Höhe	4628 x 1891 x 1713	4644 x 1891 x 1713	4644 x 1891 x 1713
Gepäckraum	l/VDA 495–1455	495–1455	495–1455
Höchstgeschw.	210	210	210

Welches Modelljahr?

Bis zum Facelift 2013 gab es keine wesentlichen Änderungen an Optik oder Technik. Wer es exotisch mag und wenig fährt, wählt den 3.2 AWD oder den T6 mit quer eingebautem Reihensechszylinder-Benziner. Für die allermeisten ist ein Euro-6-Diesel ab März 2015 die beste Wahl: kaufen und fahren, solange es geht.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Wie so oft genügt die Basis. Radio, Klimaanlage, Leichtmetallräder und natürlich die umfangreiche Sicherheitsausstattung inklusive Notbremsassistent sind Standard. Zum eher gemüthlichen Charakter des XC60 passt das häufig bestellte Automatikgetriebe.

Was kostet er?

Das Preisniveau des Volvo XC60 liegt etwas unter dem der deutschen Wettbewerber. Scheckheftgepflegte D4-Allrad-Diesels mit Euro-6-Abgasnorm und weniger als 100 000 Kilometern Laufleistung kosten derzeit noch immer mindestens 24 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*

Jahr	T5	D4	D5 AWD
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	–	–	–
2017	21–449,-	18–448,-	17–921,-

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Betriebskosten in Euro

im Jahr	T5	D4	D5 AWD
Steuer	164,-	234,-	312,-
Haftpflicht	669,-	661,-	657,-
Teilkasko	370,-	378,-	386,-
Vollkasko	1007,-	945,-	970,-
Wartung	371,-	396,-	412,-
/100 km	6,7 S	4,5 D	5,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Das SUV auf S60-Basis ist vergleichbar solide unterwegs. Schwächen zeigt es beim Ladeluftschlauch und – in frühen Baujahren – bei der damals hydraulischen Heckklappe, die dann durch eine elektrische ersetzt wurde. *René Krämer*

Tests in diesen Ausgaben

D4 AWD (Test: 24/14), D5 (Vergleichstest: 02/16).

Tests zu diesem Fahrzeug sowie technische Daten und weiterführende Informationen sind im Internet abrufbar unter www.auto-motor-und-sport.de

Volvo XC90

Der große SUV überzeugt auch in der zweiten Generation mit klassischen Volvo-Tugenden. Schauen Sie beim Gebrauchtkauf trotzdem genau hin!



Schon der erste XC90 von 2002 war ein Erfolgstyp – er bot viel Raum, Komfort und Sicherheit. Daran hat sich bei der zweiten, 2015 aufgelegten Generation (Typ L) nichts geändert; ihre auf 4,95 Meter gewachsene Karosserie bietet sogar Platz für eine optionale dritte Sitzreihe. Im anderen Fall erstreckt sich hier ein Gepäckraum mit bis zu 1,9 Kubikmeter Volumen.

Vorn verwöhnt der Schwede mit hochwertigen Materialien und bequemen Sitzen. Das gut verarbeitete Interieur wirkt elegant und clean. Die Bedienung des Infotainments über den Hochkant-Touchscreen ist jedoch kompliziert und lenkt ab, zumal die Sprachsteuerung nur rudimentär weiterhilft und die Software gern mal zickt. Aber der XC90 fährt sich sehr sicher, dank umfangreicher Assistenz. Der Federungskomfort überzeugt – vor allem mit dem optionalen Luftfahrwerk, das im Alter und bei Kälte jedoch auch mal streiken kann. Die Lenkung wirkt recht gefühllos, und im Stadtverkehr behindern Wendekreis und Größe.

Alle XC90 der zweiten Generation haben einen Zweiliter-Vierzylinder unter der Haube. Die Diesel arbeiten harmonisch mit der sanften Achtstufenautomatik zusammen. Wer den sonst obligatorischen Allradantrieb nicht braucht, wählt den 190 PS starken D4 mit Frontantrieb. Die Turbobenziner sind durstiger und nicht so überlegen, wie es ihre höhere Leistung suggeriert. Beim Facelift 2019 wurde die Motorenpalette mit 48-Volt-Technik mildhybridisiert. Das Topmodell ist der bis zu 405 PS starke Plug-in-Hybrid T8. Sein hochkomplexes Technikpaket umfasst eine E-Maschine an der Hinterachse, die elektrische Reichweite liegt um 40 Kilometer.

Alles so weit gut? Tja, hmm. Der gutmütige Bär aus Göteborg ist schon oft in die Höhle, pardon Werkstatt zurückgerufen worden. Dabei ging es um das Airbag-System, das Gurtschloss rechts vorn, den Turbolader, den Notbremsassistenten, das Kraftstoffsystem, den Ansaugkrümmer und die Gefahr eines Brandes. Und falls der vordere Fußraum feucht ist, trägt ein defekter Ablaufschlauch der Klimaanlage die Schuld. *Clemens Hirschfeld*



Weiches Leder und gute Verarbeitung zeichnen den XC90 aus. Viel Platz für Gepäck oder bis zu sieben Personen



Mehr als vier Zylinder hat kein XC90, aber meist Allradantrieb und immer eine komfortable Achtgangautomatik

Checkpunkte:

- Radaufhängungen
- Verschleiß der Bremsen
- Diesel: Injektoren und Zweimassenschwungrad okay?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Bislang 17 Rückrufe betreffen die zweite Generation des XC90. Bei Gebrauchten daher immer prüfen, ob eventuelle Rückrufe erledigt wurden

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Euro 6 ist Standard im XC90, ab 2017 kamen die noch saubereren 6d-Temp-Motoren. Die Diesel – von 190 bis 240 PS – sind erste Wahl, die Benziner wirken weniger kräftig und verbrauchen mehr. Zeitgemäßes Topmodell: der sportliche Plug-in-Hybrid T8.

	D5	T5	T8
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4 + E-Motor
Hubraum	cm ³	1969	1969
Leistung	kW (PS)	173 (235)	184 (250)
	bei 1/min	bei 4000	bei 5500
		bei 5000	bei 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	480 bei 1750	350 bei 1800
Leergewicht/Zuladung	kg	2130/500	2136/494
Länge x Breite x Höhe	mm	4950 x 2008 x 1776	4950 x 2008 x 1776
Gepäckraum	l/VDA	721–1886	721–1886
Höchstgeschw.	km/h	210	215

Welches Modelljahr?

Das Baujahr ist beim XC90 nicht ausschlaggebend. Beim Facelift wertete Volvo 2019 die Motoren mit einem 48-Volt-Mildhybrid-System auf. Seit April 2020 ist die Spitze auf 180 km/h beschränkt.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Basisversion Kinetic wirkt zu nüchtern für das Designerstück. Die Momentum-Linie wertet den SUV mit Parkpiepsern hinten, beheizbaren Leder-Komfortsitzen und elektrischer Heckklappe auf. Sportlicher wird der XC90 als R-Design, richtig luxuriös mit Inscription-Ausstattung. Empfehlenswerte Extras: Voll-LED-Scheinwerfer und Head-up-Display.

Was kostet er?

Knapp 30 000 Euro sind die Untergrenze für Allrad-XC90 mit dem D5-Diesel und Laufleistungen um 100 000 km. Kaum teurer sind bei vergleichbaren Eckdaten die mittlerweile seltenen T6-Benziner mit 320 PS, während man für Plug-in-Hybridvarianten ab 2018 aktuell mindestens 42 000 Euro anlegen muss.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	D5	T5	T8	im Jahr	D5	T5	T8
2022	54 205,-	48 760,-	58 568,-	Steuer	298,-	218,-	40,-
2021	49 670,-	42 408,-	51 755,-	Haftpflicht	715,-	708,-	773,-
2020	45 026,-	38 243,-	48 120,-	Teilkasko	907,-	828,-	717,-
2019	40 929,-	34 556,-	44 917,-	Vollkasko	1521,-	1403,-	1392,-
2018	36 183,-	31 875,-	–	Wartung	452,-	425,-	461,-
2017	32 835,-	27 579,-	–	l/100 km	5,7 D	7,9 S	2,1 S ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise
²⁾+16,3 kWh

Quelle: Datenbank
auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Sicherheits-Champion mit fünf Sternen im Euro-NCAP-Crashtest und aktiver Sicherheitsausstattung. Seit 4/2020 elektronisch bei 180 km/h abgeregelt. Software-Probleme sind nicht selten. Vor dem Kauf checken: Undichtigkeiten am Schiebedach, Klappern an den hinteren Sitzen. *Maik Wilde*

Tests in diesen Ausgaben

XC90 (Fahrbericht: 5/15), XC90 D5 (Einzeltest: 14/15, Vergleichstest: 16/15, 15/17, 1/19), XC90 (Kaufberatung: 10/16), XC90 T8 (Vergleichstest: 14/16), XC90 T6 AWD (Vergleichstest: 13/18).

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

VW T-Roc

Zuverlässige Technik, gutes Fahrverhalten und ein handliches Format haben den T-Roc zum Erfolgsauto gemacht. Ist er als Gebrauchter vielleicht der bessere Golf?



Vor sieben Jahren erblickte er das Licht der Welt, und heute wissen wir: Der T-Roc ist ein gutes Auto, er ist solide, langlebig und praktisch. Im VW-Modellprogramm steht er zwischen Golf und Tiguan; bis auf Interieur, Front- und Heckpartie ist er weitgehend baugleich mit dem Audi Q2. Der kompakte Crossover fährt sich flott, sicher und harmonisch, typisch VW. Ist er etwa der bessere Golf?

Im kommenden Jahr wird die erste Generation des T-Roc auslaufen, Anfang 2022 gab es noch ein Facelift. Damals zogen feinere Materialien in den Innenraum ein, der zuvor recht karg gewirkt hatte. Dazu gab es Assistenzsysteme auf dem jüngsten Stand, eine neue Infotainment-Hardware, LED-Scheinwerfer (als Extra LED-Matrix) – und eine verschlechterte Klimabedienung. Auch das war leider typisch VW.

Bei den Benzinern reicht die Leistungsspanne (wie auch bei den Dieseln) von 115 bis 190 PS, obendrüber steht das 300 PS starke R-Modell. Zu Recht am beliebtesten ist der 1.5 TSI mit 150 PS – der Vierzylinder ist lauffähig, lebendig und sparsam, und er schultert die rund 1,4 Tonnen Leergewicht des Autos spielend. In puncto Haltbarkeit fallen selbst bei höheren Laufleistungen keine Problemzonen auf. Wer noch mehr sparen will, kann sich bei den Dieseln umschauen, die am Gebrauchtmarkt jedoch Außenseiter sind. In allen drei Leistungsstufen sind sie robust, wirtschaftlich und dank Euro 6d zukunftssicher.

Meiden sie jedoch angesichts der hohen Diesel-Drehmomente die DSG-Automaten! Das gilt vor allem, wenn der T-Roc einen (benutzten) Anhängerkuppler hat. Die Doppelkuppler nehmen es auf Dauer übel, wenn sie schwer schleppen müssen, und sie mögen es auch nicht, wenn ihnen die turnumständigen Ölwechsel verweigert werden. Dasselbe gilt für die Haldexkupplung des Allradantriebs, der für die Modelle ab 150 PS als Extra und ab 190 PS serienmäßig zu haben ist.

Keine Frage, den T-Roc kann man kaufen. Oder vielleicht doch den Golf? Denn der ist günstiger und fährt noch besser. *Andreas Jüngling / ko*



Das bunte Cockpit bestand bis 2022 fast nur aus Hartplastik. Voll beladen fasst der T-Roc 20 Liter weniger Gepäck als ein Golf



Als Nachfolger des Golf Cabrio gibt es seit 2019 den T-Roc als zweitürigen Viersitzer mit voll-elektrischem Stoffverdeck

Checkpunkte:

- Lack anfällig für Kratzer
- Funktion DSG-Getriebe und Allradkupplung

Rückrufe:

- Halterung Fondkopfstütze
- Bremspedalplatte labil
- Motorabdeckung wackelig
- Parkbremse kann öffnen
- Oberer Teil vom Heckspoiler kann sich lösen

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Um in Schwung zu kommen, brauchen die Dreizylinder ordentlich Gas. So fährt der T-Roc mit dem 1.5 TSI-Vierzylinder nicht nur harmonischer, sondern mitunter auch sparsamer. Eine echte Empfehlung sind auch die stämmigen Diesel.

	1.0 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	999	1498	1968
Leistung	81 (110)	110 (150)	110 (150)
bei x/min	bei 5000	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	200 bei 2000	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1301/499	1345/505	1415/505
Länge x Breite x Höhe	4236 x 1819 x 1584	4236 x 1819 x 1584	4236 x 1819 x 1582
Gepäckraum	l/VDA	445–1290	445–1290
Höchstgeschw.	km/h	185	208
		205	

Welches Modelljahr?

Das ist fast egal. Beim TÜV machen auch frühe Exemplare noch eine sehr gute Figur, und bei den Antrieben gab es keine großen Neuerungen. Wichtiger ist, dass Sie bei der Probefahrt die Arbeit von DSG und eventuell Allradantrieb akribisch prüfen, wenn das Auto schon viel gelaufen ist. Das Facelift 2022 brachte ein feineres Interieur-Finish und einige schöne neue Ausstattungen. Aber auch den Nachteil der unpraktischen Touchslider für die Klimautomatik.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

In der Linie Style trägt der T-Roc bereits einige Designelemente, die zum modernen Look passen, wirkt insgesamt zudem nicht so karg wie die Basis. Ab Sport steigen dann die Preise unnötig stark an.

Was kostet er?

Der T-Roc ist als Gebrauchter teuer. Günstige Exemplare bis 100 000 km, meist mit Dreizylinder, starten bei gut 18 000 Euro. Vierzylinder, ob Diesel oder Benzin, fangen bei etwa 21 000 Euro an. Allradler mit 190 PS liegen etwa 3000 Euro höher.

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	20 107,-	22 829,-	25 338,-	Steuer	96,-	110,-	288,-
2021	18 279,-	20 754,-	23 033,-	Haftpflicht	446,-	431,-	499,-
2020	16 617,-	18 869,-	20 940,-	Teilkasko	262,-	313,-	555,-
2019	-	17 774,-	19 101,-	Vollkasko	623,-	644,-	837,-
2018	-	16 754,-	-	Wartung	299,-	321,-	335,-
2017	-	15 523,-	-	l/xxx km	5,9 S	6,0 D	5,5 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der T-Roc ist eine gute Alternative zum Golf. Perfekt für Personen, die etwas höher sitzen und nicht auf die Vorteile und Optik eines SUV verzichten möchten. Beim Kauf sollte auf jeden Fall auf die Dichtigkeit von Panoramadächern geachtet werden. Hier kann es zum Wassereintritt kommen. *Christian Debler*

Tests in diesen Ausgaben

1.0 TSI: Vergleichstest mit Golf 22/18; 1.5 TSI: VT 19/20; 2.0 TSI 4Motion: VT 16/17, 1/20; T-Roc R: VT 26/21; 2.0 TDI 4Motion: VT 11/20; Cabrio 1.0 TSI: Kurzttest 15/22; Cabrio 1.5 TSI: Test 12/20.

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

VW Touareg

In seiner zweiten Generation hatte der große SUV an Reife gewonnen. Er überzeugt auf der Straße, im Gelände und mit Hänger am Haken.



Schon die erste Generation, 2002 aufgelegt, hatte den Nerv der Kunden getroffen. Auf diesem Fundament konnte die zweite Baureihe des Touareg (2010 bis 2018) den Erfolg weiter ausbauen, im Verein mit den Konzernbrüdern Audi Q7 und Porsche Cayenne.

Der große SUV von VW bot reichlich Komfort und Platz. Nur das Gepäckabteil war mit 697 Litern etwas knapp für für 4,80 Meter Länge, bei umgelegter Rückbank wurden auch nur 1642 Liter daraus. Doch das war kein echtes Problem, denn der Touareg war nie als Transporter konzipiert, wie schon die lange Aufpreisliste und die feinen Interieurmaterialien zeigten.

Bei den Motoren war nur der Einstiegs-Benziner – ein 3,6-Liter-VR6 mit 280 PS, der lediglich bis 2013 lief – eine VW-Konstruktion. Alle anderen Aggregate kamen von Audi. Auf der Otto-Seite war dies noch der Dreiliter-Hybrid mit 380 PS Systemleistung und 1,7-kWh-Akku. Am weitesten verbreitet, und zwar mit Abstand, ist der 3.0 TDI, den VW in Stufen von 204 bis 262 PS anbot. Bei der Umstellung auf Euro 6, die 2014 mit dem Touareg-Facelift zusammenfiel, erhielt er einen SCR-Kat; trotzdem brachte ihn der Abgasskandal in Misskredit. Der V8-Diesel hingegen, ein 4,2-Liter mit 340 PS und 800 Nm, schaffte den Sprung auf die neue Norm nicht mehr; er wurde ebenso 2015 pensioniert wie das Hybridmodell.

Trotz seiner rund 2,2 Tonnen Leergewicht wühlt sich der Touareg tapfer über Untergründe aller Art. Sein serienmäßiger Allradantrieb basiert im Audi-Stil auf einem Torsendifferenzial; optional gab es ein klassisches Verteilergetriebe mit Sperren und Reduktion sowie eine Luftfederung und ein Adaptivfahrwerk. Der ideale Lebensraum des großen VW aber ist trotz 3,5 Tonnen Anhängelast nicht die Pferdekoppel, sondern die Autobahn, dort spielt er seine ganze Souveränität aus.

Die Qualität stimmt, auch wenn im Alter Störungen auftreten können. Gemeint sind gelängte und dadurch rasselnde Steuerketten, undichte Ölwanne sowie Ausfälle bei der Luftfederung und der Feststellbremse.

Jörn Thomas / ko



Für die meisten Einsätze reicht einer der V6-TDI. Euro 6 gab es mit dem Facelift 2014. Der Kofferraum fasst 580 Liter



Der Großteil der Gebrauchten ist gut ausgestattet. Bi-Xenon-Scheinwerfer gab es erst mit dem Facelift serienmäßig

Checkpunkte:

- Rasselnde Steuerketten?
- Undichtigkeit Ölwanne
- Funktion Luftfederung
- Funktion Feststellbremse

Rückrufe:

- Kraftstoffverlust Rail
- Gefahr Kurzschluss Hochvolt-Akku durch Wasser (Hybrid)
- Sicherungsring Pedalbock
- Dauerbestromung Anlasser

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Eigentlich nur der 3.0 TDI, hier rief VW in Deutschland 26000 Autos von 2014 bis Anfang 2018 für ein Software-Update in die Werkstatt zurück. Modelle mit Euro-5-Einstufung, also vor 2014, empfehlen wir nicht – also weder den Hybrid noch den älteren 4.2 TDI.

	V6 TSI	V6 TDI	V6 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/6
Hubraum	3597	2967	2967
Leistung	206 (280)	150 (204)	193 (262)
bei 1/min	bei 6200	bei 3200	bei 3800
max. Drehm.	360 bei 3200	450 bei 1250	580 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	2103/697	2185/695	2185/695
Länge x Breite	4795 x 1940	4801 x 1940	4801 x 1940
x Höhe	x 1709	x 1709	x 1709
Gepäckraum	1642	1642	1642
Höchstgeschw.	228	206	225

Welches Modelljahr?

2014 was das Schicksalsjahr des Touareg II – nicht wegen des Facelifts, sondern wegen der Umstellung auf Euro 6 und des damit verbundenen Motorensterbens. Wählen Sie ein Auto aus den Jahren danach! Und klären Sie, ob das Update gemacht wurde und der Motor seitdem noch sauber läuft. Der Eingriff kann zur Verkokung im Ansaugtrakt führen.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis ist gut ausgestattet. Geländegänger sollten auf die Modelle mit dem Zusatz 4XMotion oder Terrain Tech achten. Der Touareg II war mit Features wie Area View oder Anhängerassistent ein Technologie-Leuchtturm für VW. Noch interessanter, aber ein Irrweg: das Xenon-Dauerfernlicht, das über eine Blende mechanisch maskiert wurde.

Was kostet er?

Wagemutige, die sich an frühe Diesel-Kilometerfresser um 250000 km trauen, bezahlen mindestens 11000 Euro. Ein V6-TDI mit Euro 6 ist ab 28000 Euro zu haben. Dieselmotoren haben fast 90 Prozent Anteil am Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland.

Fahrzeugpreise in Euro¹⁾

Jahr	V6 TSI	V6 TDI ²⁾	V6 TDI ³⁾
2022	–	–	–
2021	–	–	–
2020	–	–	–
2019	–	–	–
2018	–	21 983,–	22 200,–
2017	–	18 885,–	19 640,–

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise, ²⁾204 PS; ³⁾262 PS

Betriebskosten in Euro

im Jahr	V6 TSI	V6 TDI ²⁾	V6 TDI ³⁾
Steuer	324,–	447,–	455,–
Haftpflicht	831,–	895,–	843,–
Teilkasko	569,–	600,–	765,–
Vollkasko	1279,–	1209,–	1452,–
Wartung	485,–	477,–	521,–
l/100 km	9,9 S	6,7 D	6,8 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim V6 TDI hat der große VW-SUV hier und da mit Undichtigkeiten an der oberen Ölwanne und am Steuerkettenkasten zu kämpfen. Sebastian Kopp

Tests in diesen Ausgaben

Touareg V6 TDI: Test 12/10, 5/12, Vergleichstest 13/10, 8/12; Touareg 3.0 Hybrid: Test 14/10, Vergleichstest 6/11; Touareg V6 TDI SCR: Vergleichstest 15/15.

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

VW Tiguan

Die zweite Generation des großen Kompakt-SUV geht jetzt in Rente. Als Gebrauchter ist der Tiguan wegen sinkender Preise jetzt besonders interessant.

Zusammen mit dem Golf und dem T-Roc ist der Tiguan einer der Bestseller von VW. In seiner zweiten Generation kam der große Kompakt-SUV 2016 auf den Markt. Im Jahr darauf folgte der Tiguan Allspace – um gut 20 Zentimeter auf 4,73 Meter verlängert, bringt er bis zu sieben Sitze oder 1,9 Kubikmeter Ladung unter. 2020/21 erhielten beide Modelle ein umfangreiches Facelift, und jetzt rollt der Nachfolger an den Start – mit der erfreulichen Folge, dass gebrauchte Autos deutlich im Preis gesunken sind.

Der Modulare Querbaukasten (MQB) von VW liefert auch dem Tiguan II eine starke Basis. Das gilt für die clevere Raumökonomie mit der verschiebbaren Rücksitzbank ebenso wie für die modernen Assistenzsysteme.

Und es gilt für die guten Sitze, das harmonische Fahrwerk – besonders vielseitig mit adaptiven Dämpfern – und für die Antriebe. Und es gilt für die Fertigungsqualität, die viel besser ist, als die umfangreiche Rückruf-Historie vermuten lässt.

Die Motorenpalette begann 2016 bei 115 PS (TDI) und 125 PS (TSI) und endete bei 220 beziehungsweise 240 PS. Zwei Jahre später erfolgte die Umstellung von der Euro-6-Norm auf die 6d-Temp. Zum Facelift gab es noch neue starke Varianten – einen Plug-in-Hybrid (TSIe) mit 245 PS Systemleistung und ein sportliches R-Modell mit 320 PS. Dafür entfiel der kräftigste Diesel, der Biturbo mit 500 Nm Drehmoment.

Fast alle Motorisierungen sind serienmäßig oder optional mit einem Doppelkupp-

lungsgetriebe erhältlich. Beim „kleinen“ Siebengang-DSG für die Einsteigermotorisierungen können die Kupplungen durch schlechte Behandlung verschleifen, was zu ruckeliger Schaltarbeit führt. Bei den größeren DSGs und beim Allradantrieb 4Motion für die stärkeren Motoren muss das Öl in der Kupplung regelmäßig erneuert werden.

Das Facelift von 2020 brachte dem großen Kompakt-SUV neuen Feinschliff. Besonders erwähnt seien drei Features: die LED-Matrix-Scheinwerfer für die Topausstattungen, die neuen Assistenzsysteme bis zum Travel Assist und die schnelle Infotainment-Hardware. Sie lief allerdings nicht gleich stabil; das kann im Alltag ähnlich nerven wie die fummelige neue Touchbedienung der Klimaautomatik. *Johannes Köbler*





Gute Sitze, klare Bedienung – ein Tiguan aus der Zeit vor dem Facelift mit Drehreglern für Klima und Infotainment



Im Querbaukasten von VW sind alle Motoren gleich eingebaut (o. I.). Foto oben: Regler für die Fahrprofilauswahl (Extra)

Das Maß seiner Klasse: Der Tiguan, hier ein Facelift-Exemplar, ist aus gutem Grund ein Bestseller in der SUV-Welt



Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Motoren mit 150 PS, Benziner und Diesel, sind die Wahl der Vernunft. Starkes Zugauto: TDI mit 190 oder 200 PS und Allradantrieb. Wer viel Kurzstrecke fährt und zuhause Strom laden kann, sollte sich den Plug-in-Hybrid anschauen. Tiguan R? Mächtig, teuer!

Tiguan	1.5 TSI	2.0 TDI 4M.	eHybrid
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1968	1395
Leistung	110 (150) bei x/min	140 (190) bei 3500	180 (245) bei k.A.
max. Drehm.	250 Nm bei 1500	400 Nm bei 1900	400 Nm bei 1550
Leergewicht/Zuladung	1520/580	1740/550	1811/539
Länge x Breite x Höhe	4486 x 1839 x 1673	4486 x 1839 x 1673	4509 x 1839 x 1675
Gepäckraum	l/VDA	615–1655	615–1655
Höchstgeschw.	202	212	205

Welches Modelljahr?

Wir empfehlen ein Auto, das zwischen Herbst 2018 und Sommer 2020 gebaut wurde. Es liegt preislich im Rahmen und ist schon sauber nach Euro 6d-Temp, hat aber noch die Klima-Bedienung über Drehregler statt über Touchslider. Der Allspace erschien ein Jahr nach dem normalen Tiguan und wurde entsprechend später überarbeitet.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Sinnvolle Extras sind in jedem Fall die Komfortsitze mit Massage, das Winterpaket mit Sitzheizung und die LED-Scheinwerfer. Die Highline und die R-Line bieten viel Schnickschnack – ein echtes Offroad-Paket jedoch hat VW für den Tiguan nie aufgelegt. Unser Tipp: Das Sondermodell United, das Anfang 2020 erschien, bringt fast alles Wichtige mit.

Was kostet er?

Zwei gute Nachrichten: Der Bestand an Tiguan II in Deutschland ist riesig. Und die Preise sind im Vergleich zu 2023 deutlich gesunken, vor allem bei jungen Gebrauchten. Und der Einstieg? Ein Tiguan mit 150 Benzin-PS bis 80000 km Laufleistung fängt bei etwa 19000 Euro an; entsprechende Diesel mit Allrad sind gut 3000 Euro teurer. Die recht seltenen Allspace-Modelle sind ebenfalls ab 22000 Euro zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 TSI	2.0 TDI	eHybrid	im Jahr	1.5 TSI	2.0 TDI	eHybrid
2022	24 824,-	–	35 800,-	Steuer	128,-	282,-	28,-
2021	22 567,-	–	32 547,-	Haftpflicht	474,-	468,-	548,-
2020	20 517,-	25 097,-	29 589,-	Teilkasko	362,-	586,-	357,-
2019	19 605,-	23 260,-	–	Vollkasko	856,-	950,-	868,-
2018	18 405,-	22 000,-	–	Wartung	362,-	398,-	389,-
2017	–	20 420,-	–	l/100 km	6,4 S	5,4 D	1,6 S ²⁾

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾+13,8 kWh

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Schaltarbeit des DSG okay?
- Sitzgestelle und -lehnen
- Feuchtigkeit im Dachhimmel (Autos mit Panoramadach)?

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Sitzgestelle
- Federn, Dämpfer, Radlager und Buchsen fehlerhaft
- Bremsanlage
- Bremspedalplatte locker
- Hochvolt-Sicherung fehlerhaft, Brandgefahr (PHEV)
- Sicherung Kraftstoffpumpe fehlerhaft (Allspace TDI Bit.)
- Motorabdeckung kann sich lösen, Brandgefahr
- Dachspoiler labil (R-Line)

Was sagen die DEKRA-Experten?



Dank guter Schalldämmung bietet der Tiguan ein sehr ruhiges Fahrerlebnis – vorausgesetzt, das DSG-Getriebe ist gut gewartet, ansonsten kann es beim Anfahren ruckeln. Der Bremsverschleiß ist relativ hoch. *Dominik Ketel*

Tests in diesen Ausgaben

Tiguan 1.4 TSI (150 PS): Vergleichstest 14/17, 08/18; Tiguan 2.0 TDI 4Motion: Vergleichstest 16/16, 20/19; Tiguan 2.0 TSI Allspace: Fahrbericht 22/17, Tiguan R: Kurzttest 9/21.

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

Vans und Hochdach-Kombis

Bei Familien sind Vans sehr beliebt, weil sie auf vergleichbaren Grundflächen mehr Platz und Variabilität als konventionelle Personenwagen bieten. Die Van-Palette ist bei Neufahrzeugen indes stark geschrumpft, viele dieser im Alltag so praktischen Autos gibt es nur noch gebraucht.

Spätestens mit dem zweiten Kind rückt das Platzangebot beim Autokauf in den Fokus, und es wird klar: Ein zu großes Familienauto gibt es nicht. Obwohl auch bei dieser Klientel SUV auf dem Vormarsch sind, bleiben Vans und Hochdach-Kombis objektiv die erste Wahl. Ihre hoch aufragende Form mit kurzem Vorbau schafft üppige Raumverhältnisse, die sich dank flexibler Sitzkonzepte und großer Türen auch gut nutzen lassen. Dagegen kommt kein SUV an, modische Aspekte hin oder her.

Beim nur 4,08 Meter kurzen Ford B-Max geben zum Beispiel Klapptüren vorn und Schiebetüren hinten ohne Mittelpfosten sogar eine 1,50 Meter breite Öffnung frei, durch die man bequem ansteigen oder Kindersitze befestigen kann. Der Opel Zafira beeindruckt dagegen mit seinen komplett versenkbaren Einzelsitzen in Reihe drei, der verschiebbaren Rückbank und jeder Menge Staufächern.

Flexibilität war schon bei den Modellpaletten angesagt, denn viele Vans gab es in unterschied-

lichen Längen und Bestuhlungsvarianten. Für gut 1000 Euro Aufpreis wurde der Renault Scénic zum 20 Zentimeter längeren Grand Scénic, in dessen Heck deutlich mehr Gepäck oder zwei zusätzliche Sitze passen. Ähnliche Möglichkeiten bot Ford beim (Grand) C-Max oder BMW mit dem Zweier als Active oder Gran Tourer.

Noch mehr Platz bieten die Ableger der sehr variantenreichen Transporter, die ihre Abstammung meist durch einfachere Technik und Ausstattung, aber zugleich durch niedrigere Preise zu erkennen geben. Allerdings ist ein VW Caddy nicht nur erheblich günstiger und geräumiger als ein Touran aus gleichem Haus, sondern auch rustikaler, lauter und unkomfortabler.

Der nochmals größere Multivan ist dagegen inzwischen so teuer, dass ihn sich viele Interessenten selbst gebraucht kaum noch leisten können. Schon frühe T6 mit dem 150 PS starken Euro-6-Diesel kosten mindestens 35 000 Euro, bieten dafür enorm viel Platz und eine Variantenvielfalt bis zum Allradler oder Campingbus.



Seite 176: BMW Zweier Tourer



Seite 178: Citroën Berlingo



Seite 179: Ford B-Max



Seite 180: Ford (Grand) C-Max



Seite 181: Ford Galaxy/S-Max



Seite 182: Mercedes B-Klasse



Seite 184: Mercedes V-Klasse



Seite 185: Opel Meriva



Seite 186: Opel Zafira (Tourer)



Seite 187: Renault (Grand) Scénic



Seite 188: VW Caddy



Seite 190: VW Touran



Seite 192: VW T5/T6 Multivan



Seite 194: VW Sharan

BMW Zweier Tourer

Mit Frontantrieb, Van-Karosserie und Dreizylindern betrat BMW 2014 in mehrfacher Hinsicht Neuland. Heute überzeugen die Kompakt-Vans auch als Gebrauchte.

Das Risiko hat sich gelohnt: Obwohl Fans der Marke schon vorab das Ende der bayerischen Automobilkultur witterten, trugen Active und Gran Tourer seit ihrem Start 2014 einen guten Teil dazu bei, die Zweier-Reihe als ein erfolgreiches Standbein in der BMW-Palette zu etablieren. Mehr als 430 000 Active Tourer (plus 200 000 Gran Tourer) konnten die Münchner von der ersten Generation bis Ende 2021 absetzen. Das Erfolgsgeheimnis: Sowohl dem 4,34 Meter langen Active Tourer als auch dem 23 Zentimeter längeren, im Sommer 2022 eingestellten Gran Tourer gelingt es, ein variables Raumkonzept mit markentypisch agilen Fahreigenschaften zu verbinden.

Entsprechend häufig ist der in Leipzig und Regensburg (Gran Tourer) gefertigte

Kompakt-Van, der sich seine Frontantriebs-Plattform mit dem BMW X1 und dem Mini Countryman teilt, auf dem Gebrauchtmotor vertretet. Das Schöne dabei: Weder Werkstätten noch HU-Prüfer melden größeren Ärger. Lediglich beim Dreizylinder-Benziner gab es zu Beginn sogar Motorschäden wegen eines unterdimensionierten Kurbelwellen-Axiallagers. Dazu gab es aber eine Service-Anweisung zur Prüfung, außerdem reagierte BMW bei Schäden kulant. Modelle ab Mitte 2015 haben überarbeitete Dreizylinder, diese sind nunmehr standfest.

Das Motorenangebot umfasste ursprünglich vier Benziner (102–231 PS) und vier Diesel (95–190 PS), von denen die stärksten Versionen auch mit Allradantrieb verfügbar waren. Ab August 2016 ergänzte der Plug-

in-Hybrid 225xe das Angebot, bei dem ein 65 kW starker E-Motor an der Hinterachse den auf die Vorderachse wirkenden Dreizylinder-Benziner unterstützt (Systemleistung: 224 PS, nur als Active Tourer). Mit Ausnahme der jeweiligen Basismotorisierung (nur mit Sechsgang-Handschriftung) gab es alle Aggregate auch in Verbindung mit einem Sechs- oder Achtgang-Automatikgetriebe (bei 220d und 220i serienmäßig).

Im Frühjahr 2018 erhielten beide Vans ein sanftes Facelift. Neben leicht geänderten Rückleuchten und Stoßfängern brachte es vor allem neu zertifizierte Motoren (WLTP/Euro 6d-Temp) sowie bei den schwächeren Modellen den Wechsel von der optionalen Wandlerautomatik auf Doppelkupplungsgetriebe.

Stefan Cercez





Der Zweier Active Tourer schafft es, ein variables Raumkonzept mit markentypischer Agilität zu kombinieren



Typisch BMW: mit weichem Teppich ausgekleideter Kofferraum (468–1510 Liter), dreiteilige Rücksitzlehne



Ins Heck des knapp 4,57 Meter langen Gran Tourer passen 645 bis 1905 Liter Gepäck und zwei Zusatzsitze in Reihe drei

Checkpunkte:

- Kurbelwellen-Axiallager bei Dreizylinder-Benzinern bis Mitte 2015: Motor getauscht?
- Wartungshistorie
- Kühlwasser-/Ölverlust?
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Leck am AGR-Modul: Brandgefahr bei Dieselmotoren
- Bruch Schwenklager vorne
- Gurtstraffer vorne
- Fehlerhafte Airbags
- Gurtaufrollmechanismus

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Alle Aggregate des Zweier Tourer erfüllen von Beginn an die Abgasnorm Euro 6. Die starken Vierzylinder ermöglichen flotte Fahrleistungen, aber auch die quirligen 1,5-Liter-Dreizylinder – standfest ab Mitte 2015 – machen Spaß. Unsere Tipps: 218i, 220i und 218d.

		218i	220i	218d
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1499	1998	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min	100 (136) bei 4400	141 (192) bei 5000	110 (150) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	220 bei 1250	280 bei 1250	330 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1415/475	1475/465	1450/485
Länge x Breite x Höhe	mm	4342 x 1800 x 1586	4342 x 1800 x 1586	4342 x 1800 x 1586
Gepäckraum	VDA	468–1510	468–1510	468–1510
Höchstgeschw.	km/h	205	230	208

Welches Modelljahr?

Der Zweier Active Tourer (1. Generation) war von September 2014 bis Ende 2021 auf dem Markt, der längere Gran Tourer ab Juni 2015. Euro 6 schafften bereits die frühen Exemplare, doch erst die Facelift-Autos ab Frühjahr 2018 haben die zukunftssichere Abgastechnik an Bord. Mit Partikelfilter (Benziner ab März) oder einer Kombination aus SCR- und NOx-Speicherkat (Diesel ab Juli) erfüllen sie die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Die Modellpflege brachte für die drehmomentschwächeren Ausführungen anstelle der bisherigen Sechsstufenwandlerautomatik ein Sieben-gang-Doppelkupplungsgetriebe von Getrag.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Klimaanlage, 16-Zoll-Alus und eine Audioanlage mit Freisprecheinrichtung sind serienmäßig. Gebrauchtkunden sollten nach Advantage-Modellen (unter anderem mit Klimaautomatik, elektrisch angetriebener Heckklappe und Parksensoren hinten) sowie dem Driving-Assistent-Paket (mit Notbrems-, Spurhalte- und Verkehrszeichenassistent) Ausschau halten.

Was kostet er?

Wer bei einem Dreizylinder-Benziner auf Nummer sicher gehen will, beschränkt sich auf Modelle ab 2016. Die gibt es als Active Tourer 218i um 70000 km ab 13500 Euro. Facelift-Diesel kosten rund 3000 Euro mehr. Der Aufschlag für Gran Tourer: rund 1500 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro			Betriebskosten in Euro			
	218i	220i	218d	im Jahr	218i	220i	218d
2022	–	–	–	Steuer	78,–	124,–	218,–
2021	–	26 490,–	22 623,–	Haftpflicht	560,–	544,–	595,–
2020	–	22 964,–	21 050,–	Teilkasko	332,–	354,–	400,–
2019	–	21 410,–	19 597,–	Vollkasko	817,–	787,–	940,–
2018	15 104,–	19 929,–	18 124,–	Wartung	332,–	351,–	388,–
2017	13 723,–	17 042,–	15 033,–	V/100 km	5,1 S	5,9 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Verbindung aus sportlichem Design, viel Platz im Innenraum und solider Verarbeitung – der Zweier-BMW Active/Gran-Tourer zeigt kaum Schwächen.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

225i Active Tourer (Test: 20/14), 218i Active Tourer (Vergleichstests: 1/15, 2/15), 218i Gran Tourer (Vergleichstest: 19/15), 218d Active Tourer (Vergleichstests: 26/14, 20/15), 225xe (Vergleichstest: 3/17).

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

Citroën Berlingo

Der clevere Raumkasten der zweiten Generation erfreut seine Besitzer mit enormem Platzangebot und günstigen Preisen. Aber auch mit Zuverlässigkeit?



Kombi? Van? Oder gar aufgerüschter Transporter? Der Berlingo der zweiten Generation (Typ B9), der von 2008 bis 2018 lief, ist ein Familienauto, das in keine Schublade passt. Sein sachlicher Steckbrief: 4,38 Meter lang, 1,80 Meter hoch, zwei Schiebetüren. Und bis zu drei Kubikmeter Gepäckraum, wenn man die hinteren Einzelsitze (Option) ausbaut.

Beim Berlingo zählt nur das, was Sinn macht – wie die vielen großen Ablagen oder die dritte Sitzbank (Extra). Eleganz oder Raffinement spielen hingegen keine Rolle, und die Verarbeitung ist leger. Schon bei Neuwagen neigte die Karosserie zum Rappeln; im Alter wird sie klapprig, bleibt aber weitgehend rostfrei. Da ist es gut, dass das Fahrwerk weich abgestimmt ist. Das ESP war schon 2008 fast durchgängig Serie, Assistenzsysteme kamen erst nach und nach dazu.

Wer Fahrspaß über Dynamik definiert, wird im Berlingo nicht froh. Über die Bauzeit hinweg gab Citroën dem Auto fünf Ottomotoren, acht Selbstzünder und eine schmalbrüstige E-Maschine mit; die Leistungsspanne reichte von 67 bis 120 PS. Am wuseligen arbeitet der 1,2-Liter-Benziner mit drei Zylindern, er bringt den Hochdachkombi auf immerhin 180 km/h Spitze. Beim zweiten Facelift 2015 wurden die Motoren Euro-6-sauber; zuvor waren sie noch nach Euro 4 und Euro 5 eingestuft. Von Beginn an übernahm bei den Benzinern ein hakeliges Fünfgang-Schaltgetriebe die Kraftübertragung auf die Vorderräder, in der Diesel-Welt gab es ab 2011 optional sechs automatisch schaltende Gänge.

Bei der HU und den Pannendiensten ist der Berlingo ein guter Bekannter, denn man sieht sich öfters. Bei den Motoren sorgen defekte Turbolader (1,6-Liter-Diesel), Kraftstoffpumpen, Injektoren und der Zahnriemen (1.2 Puretech) immer wieder für Verdross. Die Kupplung kann wegen des Seilzugs auffällig werden, die Elektrik mit Batterie und dem Anlasser. Und checken Sie die Radlager und Radaufnahmen genau – eines der multiplen Klappergeräusche, die das Auto erzeugt, könnte von dort stammen.

Sebastian Renz



Ablagen gibt es von vorn bis hinten und von oben bis unten. Sehr empfehlenswert sind die Einzelsitze in der zweiten Reihe



Der Navi-Bildschirm krönt das turmartige Armaturenbrett. Ab 2015 zog hier ein tiefer platzierter Touchscreen ein

Checkpunkte:

- Allgemeiner Pflegezustand
- Ölverlust Motor/Getriebe
- Lenkung/Lenkgetriebe
- Radaufhängungen
- Zahnriemen 1.2 PureTech
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Insgesamt 15 Rückrufe – vor Gebrauch Kauf stets prüfen!

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Sauger sind schlapp und durstig. Der eindeutige beste Benziner ist der Dreizylinder-Turbo, der jedoch erst 2016 in den Berlingo einzog. Hier auf den Zahnriemen-Rückruf achten! Wenn Diesel, dann den HDi 100, den es ab April 2015 gab – ab da mit Euro 6.

	VTi 95	PureTech 110	HDi 100
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Hubraum	1598	1199	1560
Leistung	72 (98)	81 (110)	73 (99)
	bei 1/min	bei 5500	bei 3750
max. Drehm.	152 Nm bei 3500	205 Nm bei 1500	254 Nm bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1395/605	1395/615	1449/611
Länge x Breite	4380 x 1810	4380 x 1810	4380 x 1810
x Höhe	x 1801	x 1801	x 1801
Gepäckraum	l/VDA	675–3000	675–3000
Höchstgeschw.	170	180	166

Welches Modelljahr?

Ab 2010 war das ESP immer Serie, auch im Einstiegsmodell Advance. Beim Facelift von 2012 tat sich außer einem Hauch Kosmetik kaum etwas. Die zweite Modellpflege von 2015 hingegen brachte ein neues Navi, schadstoffarme Motoren, einen City-Notbremsassistent und endlich eine Rückfahrkamera.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Version Multispace, denn dem billigeren Advance fehlen die linke Schiebetür und das Moduldach mit den zusätzlichen Ablagen. Für den Multispace gab es auch die drei separat umklappbaren Rücksitze. Übrigens: Der Peugeot Partner ist baugleich.

Was kostet er?

Das Angebot ist klein, die Dieselvarianten überwiegen deutlich. Sinn machen heute aber nur die beiden Blue HDi mit Euro 6 ab 2015. Die gibt es als Multispace mit 100 PS und maximal 80000 km ab 11000 Euro, die 120-PS-Version kostet ungefähr 2000 Euro mehr.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	VTi 95	PT 110	HDi 100	im Jahr	VTi 95	PT 110	HDi 100
2022	–	–	–	Steuer	138,–	72,–	180,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	634,–	587,–	683,–
2020	–	–	–	Teilkasko	212,–	185,–	285,–
2019	–	–	–	Vollkasko	537,–	575,–	689,–
2018	–	–	–	Wartung	245,–	268,–	285,–
2017	10 205,–	12 313,–	11 178,–	l/100 km	6,4 S	5,1 S	4,1 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Familientauglich und meist verlässlich zeigt sich der Berlingo. Genauer anschauen sollten sich Käufer die untere Motorabdeckung und das Thema Ölfeuchtigkeit am Motor.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Berlingo HDi 110 Multispace (Vergleichstest: 14/08),
Berlingo HDi 115 Exclusive (Vergleichstest: 14/12).

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

Ford B-Max

Ohne mittlere Türpfosten, dafür mit Komfort und Agilität punktet Fords kleinster Van auf Fiesta-Basis. Empfiehlt er sich damit auch für Gebrauchtwagenkäufer?



Als kleinsten seiner Vans schickte Ford von 2012 bis 2018 den B-Max ins Rennen, der gegen Opel Meriva, VW Golf Plus und Co. antrat. Auf der Plattform des Fiesta baut seine Karosserie je zehn Zentimeter länger und höher, was spürbar mehr Platz sowie eine erhöhte Sitzposition schafft. Gleichwohl gehören die Rundumsicht und das Ladevolumen (318–1386 Liter) nicht zu seinen Stärken.

Der Clou sind vielmehr die hinteren Schiebetüren ohne Mittelpfosten, die eine 1,50 Meter breite Öffnung freigeben und neben dem Einstieg auch die Montage von Kindersitzen (Isofix immer serienmäßig) erleichtern. Allerdings schließen sie schlechter als konventionelle Türen, und die Variabilität des Innenraums erschöpft sich in einer geteilt umklappbaren Fondsitzelehne.

Edle Materialien oder eine einfache, schlüssige Bedienung darf man nicht erwarten, besonders die vielen kleinen Tasten, der winzige Zentralbildschirm und die Menüstruktur des Infotainments sind verwirrend. Im Gegenzug lässt sich der B-Max mit seiner direkten, präzisen Lenkung leichtfüßig und sicher dirigieren, wobei die komfortable Federung selbst Kopfsteinpflaster und Frostaufbrüche im Asphalt erstaunlich gelassen wegsteckt.

Für Vortrieb sorgen zwei sehr zuverlässige Vierzylinder-Benziner mit 90 (1.4) oder 105 PS (1.6, nur mit Automatik) sowie der spritzige und sparsame Einliter-Dreizylinder-Turbo mit 100, 125 oder 140 PS, der jedoch auch hier die Ölbad-Zahnriemen-Problematik besitzt. Daher auf die Wartungshistorie (nur Öl mit Ford-Freigabe!) achten. Deutlich seltener sind die beiden Diesel (75 und 95 PS) und die LPG-Variante mit 90 PS anzutreffen.

Neben der klassenüblichen Sicherheitsausstattung (ESP, sieben Airbags) und kräftigen Bremsen bringt der B-Max eine stabile Karosserie mit, die ihm beim Euro-NCAP-Crashtest fünf Sterne brachte. Außerdem gehört er zu den Zuverlässigen. Bis auf defekte Scheinwerfer, Kraftstoffpumpen und einen Rückruf wegen eines Produktionsfehlers beim Ansaugmodul des Dreizylinders gibt es keine weiteren Probleme.

Michael von Maydell



Der Innenraum ist Minivan-typisch geräumig, die fehlende B-Säule erleichtert den Einstieg vor allem in den Fond



Der Kofferraum fasst lediglich 318 Liter, doch bei umgeklappter Rücksitzlehne wächst das Volumen auf 1386 Liter

Checkpunkte:

- **Wartungshistorie bei 1.0 EcoBoost (Achtung: Motoröl nur mit Ford-Freigabe)**
- **Viele defekte Kraftstoffpumpen und Batterien**
- **Lenkgelenk: Geräusche?**
- **Ölverlust Motor/Getriebe**
- **Rost Abgasanlage**

Rückrufe:

- **Ansaugmodul 1.0 EcoBoost**

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Eine Automatik gab es nur mit dem 1,6-Liter-Sauger. Deutlich quirliger sind die durchzugsstarken Einliter-Dreizylinder, wobei 100 PS ausreichen. Dieselfahrer sollten zum kräftigeren 1.5 TDCi mit 95 PS (ab Herbst 2015) greifen, der die Euro-6-Norm erfüllt.

	1.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT	1.5 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	998	1596
Leistung	kW (PS)	74 (100)	77 (105)
	bei 1/min	bei 6000	bei 6300
max. Drehm.	Nm bei 1/min	170 bei 1400	150 bei 4200
Leergewicht/Zuladung	kg	1279/481	1308/472
Länge x Breite x Höhe	mm	4077 x 1751 x 1604	4077 x 1751 x 1604
Gepäckraum	l/VDA	318–1386	318–1386
Höchstgeschw.	km/h	175	182

Welches Modelljahr?

Die EcoBoost-Dreizylinder gab es erst ab 2013, die stärkste Variante ab 2016. Im Oktober 2013 wurden diese Autos wegen eines Fertigungsfehlers zur Reparatur in die Werkstatt gerufen. Die frühen 1,6-Liter-Diesels erfüllen nur die Euro-5-Abgasnorm.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Klimaanlage, Aluräder, Nebelscheinwerfer und je nach Modelljahr auch Infotainment mit USB und Bluetooth sind erst ab Titanium oder Sync Serie. Parksensoren und City-Notbremsassistent sollten an Bord sein. Unterm Strich am liebsten eine gute Ausstattung in Kombination mit dem günstigen, braven Vierzylinder.

Was kostet er?

Das Angebot ist überschaubar. Frühe B-Max mit dem braven 1,4-Liter-Sauger gibt es mit Laufleistungen bis 60 000 km ab 7500 Euro. Für EcoBoost-Modelle mit 125 PS aus den letzten beiden Baujahren mit weniger als 50 000 Kilometern werden etwa 12 500 Euro fällig. Rund 2 000 Euro günstiger ist ein 1.0 mit 100 PS.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 EB	1.6	1.5 TDCi	im Jahr	1.0 EB	1.6	1.5 TDCi
2022	–	–	–	Steuer	58,–	140,–	149,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	563,–	566,–	569,–
2020	–	–	–	Teilkasko	251,–	291,–	321,–
2019	–	–	–	Vollkasko	616,–	590,–	590,–
2018	10 552,–	12 128,–	10 565,–	Wartung	235,–	252,–	271,–
2017	9 578,–	10 904,–	9 343,–	l/100 km	4,9 S	6,4 S	3,8 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



Der B-Max bietet viel Platz in einem vergleichsweise kleinen Fahrzeug – auch dank der Schiebetüren hinten. Auffälligkeiten in Sachen Zuverlässigkeit: Die Kraftstoffpumpe macht überdurchschnittlich oft Probleme.

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

B-Max 1.0 EcoBoost (Vergleichstest: 1/13); B-Max 1.6 TDCi (Vergleichstest: 25/12, 6/13, 23/13, 23/14).

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

Ford (Grand) C-Max

Die zweite Generation des Kompaktvans erschien in zwei Varianten. Sie unterscheiden sich in der Außenlänge, teilen sich aber diverse Problemchen.



Die Länge von 4,38 Meter war schon recht stattlich – aber auch in der zweiten Generation (2010 bis 2019) gehörte der C-Max nicht zu den geräumigsten Kompaktvans. Auf den verschiebbaren Einzelsitzen im Fond reisen nur zwei Passagiere bequem. Auch das Ladevolumen von 471 bis 1723 Litern fällt nicht gerade üppig aus. Höhere Ansprüche erfüllte der 15 Zentimeter längere Grand C-Max – mit Schiebetüren hinten und zwei Sitzen für Kinder in Reihe drei (Extra).

Die Kunststoffe im Innenraum wirken eher zweckmäßig als hochwertig. Erst mit der Modellpflege im April 2015 wurde die Infotainment-Bedienung klarer; ganz zuverlässig lief das System aber nie. Aber wenn der C-Max in Bewegung ist, spürt man seine Focus-Gene: Trotz erhöhter Sitzposition fühlt sich der Fahrer gut ins Auto integriert; Lenkung und Fahrwerk gefallen mit Rückmeldung und Präzision, die Federung mit gutem Komfort und die Bremsen mit Standfestigkeit.

Über die Bauzeit hinweg konnten die C-Max-Kunden unter je zehn Otto- und Dieselaggregaten mit 85 bis 182 PS Leistung wählen. 2012 kamen zwei Dreizylinder-Benziner hinzu, sie gehören wie die Turbo-Vierzylinder zur modernen EcoBoost-Familie. 2015 stellte Ford die Palette auf Euro 6 um. Die angetriebenen Vorderräder erhalten die Kräfte über Schalt-, Doppelkupplungs- oder Automatikgetriebe, fast alle mit sechs Gängen.

Alle Motoren im C-Max haben Zahnriemen, die nach 160 000 bis 240 000 Kilometern erneuert werden müssen. Bei den Dreizylindern laufen sie im Ölbad – nicht freigegebenes Motoröl kann sie und damit die Motoren zerstören! Anfällig sind auch der Katalysator der Einlitermotoren und das Doppelkupplungsgetriebe. Autos bis 2012 fallen mit Einspritzproblemen, problematischen Kindersicherungen und defekten Generatoren auf. Entladene Batterien und feuchte Scheinwerfer sind auch bei jüngeren Exemplaren nicht selten. Den C-Max plagten zudem viele Rückrufe. Ein Auszug: Kupplung (2012 bis 2016) und Zylinderkopf (2018) beim 1.6 EcoBoost, Antriebswellen (2013), defekte Airbag-Zünder (2016). *Peter Wolkenstein*



Die Cockpit-Bedienung zählt nicht zu den Stärken des Ford. Kofferraum mit breiter Öffnung und niedriger Ladekante



Der etwas längere Grand C-Max punktet als einer der wenigen Vans in dieser Klasse mit Schiebetüren hinten

Checkpunkte:

- Achsaufhängungen
- Ölverlust an Motor/Getriebe
- 1.0 EcoBoost: Zahnriemen/Wartungshistorie (Öll)
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Das KBA listet für den (Grand) C-Max insgesamt elf Rückrufe auf, darunter einige wegen Brandgefahr infolge eines Bruchs der Kupplung

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Diesel-Fans sollten erst nach der Euro-6-Umstellung 2015 zugreifen. Bei den Dreizylinder-Benzinern ist die Version mit 125 PS die beste Empfehlung, bei den Vierzylindern die mit 150 PS. Müde, selten, aber sehr wirtschaftlich: der Flüssigas-Sauger mit 117 PS.

C-Max	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	998	1499	1997
Leistung	kW (PS)	110 (150)	110 (150)
	bei 1/min	bei 6000	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	240 bei 1600	370 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1385/515	1491/559
Länge x Breite x Höhe	mm	4380 x 1828 x 1626	4379 x 1828 x 1610
Gepäckraum	l/VDA	471–1723	471–1723
Höchstgeschw.	km/h	187	199
		199	204

Welches Modelljahr?

Nehmen Sie ein Auto ab Spätsommer 2013, die zuvor gebauten Exemplare waren deutlich pannenanfälliger. Das Facelift im April 2015 brachte ein modifiziertes Frontdesign und die Euro-6-Motoren.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basisversion Trend bietet sieben Airbags, Audioanlage, Bordcomputer, ESP und Klimaanlage. Ein Tipp ist die gehobene, am Gebrauchtmotor nicht mehr so teure Ausführung Titanium, die gerade für Familien nützliche Extras mitbringt.

Was kostet er?

Knapp 7000 Euro markieren hier den Einstieg für frühe C-Max mit 105-Saugbenziner um 80 000 km. Ein Faceliftmodell mit 125-PS-Dreizylinder und höchstens 50 000 km gibt es ab 13 000 Euro. Vergleichbare Diesel mit 120 PS sind rar, kosten fast 4000 Euro mehr.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.0 EB	1.5 EB	2.0 TDCi	im Jahr	1.0 EB	1.5 EB	2.0 TDCi
2022	–	–	–	Steuer	88,–	166,–	270,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	611,–	587,–	642,–
2020	–	–	–	Teilkasko	263,–	343,–	484,–
2019	13 788,–	14 545,–	12 096,–	Vollkasko	720,–	747,–	861,–
2018	12 758,–	13 480,–	10 672,–	Wartung	282,–	296,–	341,–
2017	11 499,–	12 840,–	9 343,–	/100 km	5,7 S	7,2 S	5,2 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der C-Max der modellgepflegten zweiten Generation punktet mit präziser Fahrwerk, direkter Lenkung und geringer Rostanfälligkeit. Auf der Minus-Seite stehen vor allem erhöhte Beanspruchungen bei Kupplung und Getriebe.

Maik Wilde

Tests in diesen Ausgaben

Grand C-Max 2.0 TDCi (Test: 1/11), Grand C-Max 1.5 EcoBoost (Vergleichstest: 19/15), C-Max 1.6 TDCi (Vergleichstest: 25/11), C-Max 1.6 EcoBoost (Dauertest: 10/14, Vergleichstest: 13/14). Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Ford Galaxy, S-Max

Mit viel Platz und Komfort auf der Grundfläche eines Mittelklasse-Kombi sind die fünf- bis siebensitzigen Großraum-Vans ideale Familienautos.



Das Produktionsende des Galaxy und des S-Max im Frühjahr 2023 brach mit einer langen Tradition: Seit 2006 baute Ford den praktischen Galaxy und den eleganten S-Max in Eigenregie, beide basierend auf dem Mondeo. Diese Vans waren Teil der letzten Generation seit 2015 auf dem Markt.

Die gute Nachricht ist, dass es ein relativ großes Angebot an Gebrauchten gibt. Sowohl der Galaxy als auch der S-Max, beide etwa 4,80 Meter lang, erfüllen die Erwartungen an die Variabilität und den Raum eines Vans. Die Sitze in der zweiten Reihe sind etwas dünn gepolstert, aber sie lassen sich verschieben, umklappen und neigen. Selbst hinten bietet der Platz noch Komfort für Erwachsene. Einige wenige Ärgernisse sind das sperrige Laderaumrollo und das umständlich bedienbare Infotainment.

Während der erste S-Max für sein agiles Fahrverhalten bekannt war, setzte Ford im Nachfolger mehr auf Ruhe und Gelassenheit. Beide Modelle fahren sicher, bieten komfortables Fahrverhalten und gute Bremsleistung. Aufgrund des hohen Gewichts sollten jedoch die Bremsen regelmäßig auf Verschleiß geprüft werden. Voll beladen kann das hohe Gewicht von bis zu 2,5 Tonnen die Leistung der Einstiegsmodelle mager erscheinen lassen. Die Motorenpalette umfasst 1,5- und Zweiliter-Benziner mit maximal 240 PS und Zweiliter-Dieselsvarianten mit 120 bis 240 PS. Es standen Schalt-, Doppelkupplungs- und Automatikgetriebe sowie Vorderrad- und Allradantrieb zur Auswahl, wobei man den klassischen Wandlergetrieben den Vorzug vor den nicht immer unproblematischen Doppelkupplern geben sollte.

Die letzten Generationen von Galaxy und S-Max sind solide Fahrzeuge, aber sie haben auch typische Schwachstellen. Dazu gehören die Riemenscheibe des Klimakompressors, die Kupplungsdruckplatte und rostgefährdete Schrauben an den Querlenkern der Hinterachse. Beim 2.0 TDCi-Diesel kann sich der Drucksensor der Einspritzrail lösen und Kraftstoff durchlassen. Weitere Probleme betreffen die Beleuchtung und Ölverlust, gerade bei den Dieselmotoren.

Peter Wolkenstein



Nicht immer eingängige Bedienung im Galaxy, fünf Einzelsitze im Fond. Die Reihe drei klappt auf Wunsch elektrisch



Der flachere S-Max unterscheidet sich vom Galaxy durch ein eigenständiges Heck mit etwas weniger Ladevolumen

Checkpunkte:

- Hoher Fahrwerksverschleiß
- Hoher Bremsenverschleiß
- Undichtigkeiten (Diesel)
- Kupplung (Schaltgetriebe)

Rückrufe:

- 12V-Batterie (bis Bj. 2019)
- Querlenkerschrauben hinten
- Kupplung: Überhitzung/ Bruch mit Brandgefahr
- Riemenscheibe Klimaanlage

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Euro 6 erfüllen alle Motoren ab Marktstart. Benzinergibt es mit 160, 165, 190 (Hybrid) oder 240 PS. Die Dieseltriebwerke bieten mehr Auswahl (120 bis 240 PS). Die Versionen mit 150 und 180 PS reichen aus und sind zuverlässiger als die Bi-Turbo-Versionen.

S-Max	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1498	1999	1997
Leistung	kW (PS) bei 1/min bei 6000	177 (240) bei 5500	110 (150) bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 240 bei 1600	345 bei 2300	350 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg 1645/805	1704/806	1725/805
Länge x Breite x Höhe	mm 4796 x 1916 x 1658	4796 x 1916 x 1658	4796 x 1916 x 1658
Gepäckraum	l/VDA 1035-2200	1035-2200	1035-2200
Höchstgeschw.	km/h 200	226	198

Welches Modelljahr?

Nach der Markteinführung der aktuellen Generation 2015 hat sich optisch an den beiden Modellen kaum etwas geändert. Mit der Umstellung auf Euro 6d-Temp leistete der 1.5-EcoBoost-Benziner 165 statt 160 PS, der stärkste Diesel 240 PS. Ab 2018 gab es für die Diesel ab 150 PS eine Achtstufen-Wandlerautomatik.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Anders als beim Vorgänger zählte beim Galaxy Nummer drei die dritte Sitzreihe schon ab der Basisausführung Trend zum Serienumfang. Titanium überzeugt mit mehr Komfortextras und Assistenzsystemen. Edel präsentiert sich die Top-Version Vignale (nur S-Max).

Was kostet er?

Die Unterschiede zwischen S-Max und Galaxy werden preislich immer geringer. Frühe Exemplare kosten im guten Zustand mit unter 125 000 Kilometern ab 14 000 Euro. Für Exemplare um die 50 000 Kilometer und ein paar Extras zahlt man rund 20 000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi	im Jahr	1.5 EB	2.0 EB	2.0 TDCi
2022	–	–	–	Steuer	138,–	210,–	258,–
2021	–	–	26 088,–	Haftpflicht	735,–	603,–	737,–
2020	–	–	23 296,–	Teilkasko	423,–	642,–	697,–
2019	–	–	19 358,–	Vollkasko	1010,–	1136,–	1151,–
2018	18 206,–	21 172,–	17 563,–	Wartung	321,–	348,–	378,–
2017	16 427,–	18 348,–	15 395,–	l/100 km	6,5 S	7,9 S	5,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die > DEKRA-Experten?



Galaxy und S-Max der Baujahre ab 2015 bieten reichlich Platz, eine gute Fahrwerksabstimmung – und wenig Angriffsfläche für Kritik. Dass die Bedienung des Multimediasystems gewöhnungsbedürftig ist, dürfte zu verschmerzen sein.

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

Galaxy 1.5 EcoBoost: Vergleichstest 3/16; S-Max 2.0 TDCi: Vergleichstest 10/15; S-Max 2.0 TDCi 4x4: Test 25/15; S-Max 1.5 EcoBoost (Vergleich mit 2.0 TDCi): 9/16.

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

Mercedes B-Klasse

Für die zweite Generation des Kompakt-Vans sprechen die hohe Variabilität und viel moderne Technik. Der Kauf eines Gebrauchten birgt fast keinerlei Risiken.

Anders als bei der radikalen Neugestaltung der A-Klasse 2012 ging Mercedes beim Modellwechsel der B-Klasse im Herbst 2011 vorsichtiger vor. Der einst konservativ wirkende Kompakte erhielt ein flotteres Erscheinungsbild, behielt jedoch das Van-artige Konzept bei. Mit dem Umzug auf die komplett neue Plattform verringerte sich die Höhe zwar um knapp fünf Zentimeter, aber ohne den doppelten Boden des Vorgängers bietet der Innenraum viel Platz und ist dank der weit öffnenden Türen und der erhöhten Sitzposition leicht zugänglich.

Der bis 2018 gebaute W 246 gewann außerdem noch mehr Flexibilität: Das großzügige Laderaumvolumen mit 488 Litern kann mit der verschiebbaren Rückbank (optional) auf 666 Liter erweitert werden.

Nach der Überarbeitung im November 2014 erfüllten alle Benzin- (102 bis 211 PS) und Dieselmotoren (90 bis 177 PS) die Euro-6-Norm. Neben konventionellen Antrieben brachte Mercedes zusätzlich eine Erdgas- und eine rein elektrische Variante. In den leistungsstärksten Modellen ist ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe serienmäßig verbaut, während es für einige weitere Versionen optional erhältlich war. Der Allradantrieb blieb ausschließlich den leistungsstärkeren Varianten vorbehalten.

Die Sicherheit liegt auf Daimler-typisch hohem Niveau. Die Bremsen arbeiten selbst im Alter zuverlässig, und ein serienmäßiger Kollisionswarner warnt mittels Radartechnik vor drohenden Auffahrunfällen. Das Angebot an Assistenzsystemen fiel umfang-

reich aus, allerdings waren die meisten Systeme nur optional erhältlich. Wenn ein Abstandsregeltempomat vorhanden ist, sollten potenzielle Käufer dessen Funktion testen. Bei zu empfindlicher Reaktion kann ein Software-Update Abhilfe schaffen. In einigen Modellen des Baujahres 2014 wurden die Sicherheitsgurte mit unzureichendem Drehmoment verschraubt, was im Rahmen einer Rückrufaktion behoben wurde.

Nach der Modellpflege 2014 festigte die B-Klasse ihren Ruf als Verkaufsschlager, weshalb das Angebot groß ist. Technisch gibt es keine bedeutenden Schwachstellen. Der Kauf dieses meist gut gepflegten Kompakt-Vans birgt daher keine gravierenden Risiken.

Thomas Gerhardt





Dank moderner Fahrassistentz und adaptivem LED-Licht (optional) ist die B-Klasse auch heute noch auf modernem Stand



Gediegen eingerichteter Innenraum und übersichtliches Cockpit. Die Verarbeitung gibt wenig Anlass zur Klage



Der Gepäckraum fasst bei Bedarf bis zu 1547 Liter. Es gab ein breites Spektrum an kräftigen und kultivierten Motoren

Checkpunkte:

- Steuerkette (M 270)
- Wartungshistorie
- Bremsverschleiß
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Verriegelung Rücksitzlehne (Baujahr 2012)
- Sicherung Motorraum (Baujahr 2016)
- Steuergerät Lenksäule (bis Baujahr 2017)
- Fahrerairbag (Baujahr 2018)
- DKG: Brandgefahr
- Verschraubung Bremsattel

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Ausreichend Leistung und Drehmoment bieten bereits die Varianten 180 und 180 d. Die 200er sind allerdings harmonischer. Das Erdgasmodell B 200 Natural Gas Drive ist gerade für Vielfahrer eine interessante, jedoch seltene Alternative zu den Dieselmotoren.

	180	200	200 d
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1595	1595	2143
Leistung	90 (122)	115 (156)	100 (136)
bei 1/min	bei 5000	bei 5300	bei 3200
max. Drehm.	200 bei 1250	250 bei 1250	300 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	1395/565	1395/565	1485/540
Länge x Breite x Höhe	4359 x 1786 x 1557	4359 x 1786 x 1557	4393 x 1786 x 1557
Gepäckraum	I/VDA 488-1547	488-1547	488-1547
Höchstgeschw.	190	220	210

Welches Modelljahr?

Ende 2014 gab es ein Facelift, das optisch sehr dezent ausfiel. Modelle ab diesem Jahrgang sind besonders für Dieselfahrer interessant, da ab der Modellpflege alle Motoren die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Seit 2015 verbesserten optionale Adaptivdämpfer den Komfort und die Agilität. Auch Modelle mit Allradantrieb sowie die Erdgas- und die vollelektrische Variante waren erst in späteren Jahren verfügbar. Angesichts der sehr geringen Mängelhäufigkeit selbst bei höheren Kilometerleistungen spricht hier wenig gegen frühere Exemplare.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Erst mit dem optionalen Easy-Vario-Plus-Paket mit verschiebbarer Rücksitzbank und der flach umlegbaren Beifahrersitzlehne bietet die B-Klasse maximale Variabilität. Zu den wichtigen Komfort- und Sicherheitsextras zählen darüber hinaus das Doppelkuppelungsgetriebe, die Einparkhilfe mit Rückfahrkamera, der Adaptivtempomat und der Spurhalteassistent. Das Sportpaket steigert vor allem die Attraktivität.

Was kostet er?

Eine recht große Auswahl an Benzinern und Dieseln, meistens mit Automatik, findet sich bereits um 10000 Euro. Dann stehen höchstens 100000 Kilometer auf dem Tacho. Bis 15000 Euro sind auch Exemplare mit deutliche geringeren Laufleistungen zu haben.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	180	200	200 d	im Jahr	180	200	200 d
2022	-	-	-	Steuer	100,-	102,-	237,-
2021	-	-	-	Haftpflcht	632,-	590,-	634,-
2020	-	-	-	Teilkasko	255,-	287,-	330,-
2019	18757,-	19857,-	19572,-	Vollkasko	692,-	756,-	813,-
2018	17612,-	17553,-	17954,-	Wartung	345,-	367,-	389,-
2017	15876,-	16006,-	16178,-	I/100 km	5,6 S	5,7 S	4,2 D

Quelle: DAT; *Händlereinkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Die B-Klasse zeigt wenig Schwächen. Gebrauchtwagenkäufer sollten auf Vibrationen im Lenkrad bei Geradeausfahrt und Radlagergeräusche achten.

Marco Löding

Tests in diesen Ausgaben

B 180 CDI: Vergleichstest 25/11; B 200 CDI: Test 24/11, Vergleichstest 26/14; B 200: Vergleichstest 4/12; B-Klasse Electric Drive: Vergleichstest 12/15; B 250: Vergleichstest 25/15.

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

Mercedes V-Klasse

Im dritten Anlauf ist es dem Großraum-Van von Mercedes-Benz ab 2014 endlich gelungen, mit dem Klassiker Volkswagen Multivan mindestens gleichzuziehen.



Im Rahmen der großen Modelloffensive machte Mercedes 1996 aus dem Transporter Vito erstmals eine PKW-Version, doch herausfallende Frontscheiben, schlecht schließende Türen und starke Korrosion des in Spanien gebauten Fronttrieblers nagten heftig am Nimbus der Marke. Der Nachfolger kam 2003 als Viano in drei verschiedenen Längen mit Hinterrad- und Allradantrieb sowie deutlich mehr Komfort und höherer Qualität auf den Markt. Erst im Mai 2014 wurde der Viano von der dritten Van-Generation abgelöst, die wieder als Vito und V-Klasse geführt wird. Als Zwitter mit simplerem Cockpit gab es die günstigste Ausstattungslinie „Rise“.

Der Komforttransporter beeindruckt mit schierer Größe, schon die 4,90 Meter lange Kompaktversion bietet bis zu acht Sitzplätze plus 610 Liter Stauraum. Die mittlere Variante bringt es auf 5,14 Meter, die extralange kann als Zweisitzer sogar maximal 4630 Liter fassen – praktisch ist auch die separat zu öffnende Heckscheibe.

Trotz sperriger Dimensionen lässt sich die V-Klasse des Typs 447 dank der hohen Sitzposition sowie Extras wie Rückfahrkamera und Parksensoren leicht manövrieren. Die meisten Exemplare haben ein Automatikgetriebe und stets einen Vierzylinder-Diesel. Bis zum Modelljahr 2020 war der nicht immer problemlose 2,2-Liter OM 651 (Steuerkette!) in vier Leistungsstufen von 136 bis 204 PS erhältlich, nach dem Facelift in dreien von 163 bis 239 PS. Zusätzlich erweitert seit 2020 die elektrische Version EQV 300 die Modellpalette.

Im auto motor und sport-Dauertest (siehe Ausgabe 24/2017) kam die 190-PS-Version mit 9,9 Litern Diesel auf 100 Kilometer aus und mit den fast drei Tonnen Gesamtgewicht ganz gut zurecht, während sich der 136-PS-Basismotor mit dem stattlichen Gewicht doch schwertut. Über die 100.000 Kilometer machten nur die elektrische Parkbremse sowie quietschende, verschleißfreie Bremscheiben und -beläge Probleme. So empfiehlt sich die variable Großraum-Limousine als schicker Familienbus für gehobene Ansprüche.

Thomas Hellmanzik



Edles Cockpit mit frei stehendem Bildschirm, Einzelsitze und höhenverstellbare Gepäckablage gibt es außerdem



In drei Stufen streckt sich die V-Klasse bis auf 5,37 Meter. Die einfachen Versionen haben nur eine Schiebetür hinten rechts

Checkpunkte:

- Frühe 2,2-Liter-Diesel OM651: Steuerkette, Wasserpumpe, Ölverlust am Kettenspanner
- Erledigung evtl. Rückrufe

Rückrufe:

- Insgesamt 22 Rückrufe gibt es für die Baureihe 447. Oft sind jedoch nur kleine Stückzahlen betroffen. Dennoch vor einem Kauf stets prüfen!

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Anders als beim Vorgänger gibt es weder Benziner noch V6-Motoren. Der Vierzylinder-Diesel erfüllt ab 2015 in allen Leistungsvarianten die Euro-6-Norm. Angesichts von Größe und Gewicht sind besonders die stärkeren Versionen empfehlenswert.

	V 200 d	V 220 d	V 250 d	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	
Hubraum	cm³	2143	2143	
Leistung	kW (PS)	100 (136)	120 (163)	150 (204)
	bei 1/min	bei 3800	bei 3800	bei 3800
max. Drehm.	Nm bei 1/min	330 bei 1400	380 bei 1400	480 bei 1400
Leergewicht/Zuladung	kg	2080/720	2080/720	2120/680
Länge x Breite x Höhe	mm	4895 x 1928 x 1880	4895 x 1928 x 1880	4895 x 1928 x 1880
Gepäckraum	l/VDA	610–4630	610–4630	610–4630
Höchstgeschw.	km/h	183	193	206

Welches Modelljahr?

Neben den Varianten mit Hinterradantrieb kam 2015 der 4Matic-Allradantrieb dazu, und seit Februar 2016 gibt es gegen Mehrpreis einen größeren AdBlue-Tank mit 25 Litern Volumen. Seit der Modellpflege für das 2020er-Modelljahr ersetzt der recht solide Zweiliter-Diesel (OM 654) den anfälligeren 2,2-Liter OM 651.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Grundsätzlich gilt: Wer viel reist, sollte mindestens den mittleren Radstand wählen und auf ein Automatikgetriebe nicht verzichten – denken Sie an Staus. Außerdem ist eine Rückfahrkamera Pflicht, und LED-Scheinwerfer sind schlicht angenehmer.

Was kostet er?

Wie der VW Multivan ist die V-Klasse sehr begehrt und wertstabil: Für gepflegte Facelift-Exemplare ab Modelljahr 2020 mit OM 654-Diesel und weniger als 60.000 km beginnen die Einstiegspreise bei 40.000 Euro, V 220 d mit Allrad gibt es erst ab 52.000 Euro.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	V 200 d	V 220 d	V 250 d	im Jahr	V 200 d	V 220 d	V 250 d
2020	24 679,-	25 541,-	28 047,-	Steuer	361,-	337,-	335,-
2019	23 751,-	24 351,-	26 448,-	Haftpflicht	886,-	882,-	863,-
2018	22 590,-	23 595,-	25 364,-	Teilkasko	589,-	622,-	650,-
2017	20 810,-	21 678,-	23 326,-	Vollkasko	1097,-	1123,-	1141,-
2016	19 257,-	20 065,-	21 073,-	Wartung	423,-	457,-	497,-
2015	16 719,-	17 421,-	18 287,-	l/100 km	6,5 D	6,1 D	6,0 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Luxus-Feeling im Bus-Segment. Die Sitze sind ausgesprochen komfortabel – allerdings spürt man beim Verschieben und Ausbauen auch deutlich ihr Gewicht. Beim Kauf auf einwandfreie Funktion der Schiebetüren achten.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

V 250 Bluetec (Vergleichstest: 13/14), V 220 d (Vergleichstest: 17/15), V 250 d (Dauertest: 24/17).

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

Opel Meriva

Ein handliches Format, enorme Variabilität und leichte Nutzbarkeit sind die Stärken des von 2010 bis 2017 angebotenen Meriva B. Gibt es auch Schwächen?



Trotz des etwas unscheinbaren Äußeren ist der Meriva B eine Empfehlung für alle, die viel Platz und Variabilität auf kompakter Grundfläche suchen. Innere Werte bietet er im Überfluss. Der kleine Van wird sogar zum Hingucker, wenn sich die Fondtüren öffnen. Die sind hinten angeschlagen und schwenken entgegen der Fahrtrichtung bis zu 90 Grad weit auf, was den Ein- und Ausstieg selbst für groß gewachsene Personen erleichtert. Die vorderen Portale öffnen zwar konventionell, aber ebenso weit.

Der mittlere Sitz im Fond lässt sich einfach versenken, sodass die beiden äußeren Sitze etwas einrücken und nach hinten gleiten können. Ergebnis: ein Raumgefühl wie in der Oberklasse, dank zahlreicher Ablagen gepaart mit einer hervorragenden Alltagstauglichkeit. Optional gibt's sehr gute Ergonomiestühle und ein Schienensystem über dem Mittelunnel (FlexRail), auf dem Staufächer eingeklinkt und verschoben werden können. In den Laderaum passen 400 bis 1500 Liter. Der optionale, aus dem Heckstoßfänger ausziehbare Fahrradträger FlexFix ist zwar eine clevere Idee, doch klemmt er allzu oft, wenn sich Schmutz in seinem Mechanismus absetzt. Außerdem kann er weder nachgerüstet noch mit einer Anhängerkupplung kombiniert werden.

Der Meriva B bekam 2014 ein dezentes Facelift. ESP und sechs Airbags sind immer an Bord, außerdem schaffte er beim Euro-NCAP-Crashtest 2010 die Höchstzahl von fünf Sternen. Zudem ist der Opel fahrsicher, recht agil und gibt sich auch beim Federungskomfort keine Blöße.

Als Antrieb dient meist ein 1,4-Liter-Benziner in drei Leistungsstufen mit 100, 120 und 140 PS. Weiter gab es drei Diesel (1.3, 1.6, 1.7) mit 75 bis 136 PS, die mit Ausnahme typischer Dieselpunkte im höheren Alter (Injektoren, Turbo, AGR-Ventil, Partikelfilter) tendenziell zuverlässig laufen. Empfehlenswert ist der 1.6 CDTi mit Euro 6 ab dem Facelift 2014. Ab da gab es auch weniger Probleme am vormals anfälligen Sechsganggetriebe. Bequem-altmodisch: die optionale Wandlerautomatik mit sechs Stufen. *Clemens Hirschfeld*



Innen ist der Van hochwertiger als der Vorgänger. Sehr praktisch sind der große Stauraum und das variable Sitzkonzept



Die LPG-Variante mit 120 Turbo PS ist zwar sehr selten zu finden, bei Spritpreisen um 1,05 Euro aber durchaus attraktiv

Checkpunkte:

- Verstopfte Wasserabläufe
- Funktion Fensterheber
- Gelängte Steuerkette (1.4)
- Abgasnachbehandlung (Diesel)

Rückrufe:

- Lenkgetriebe (Bj. 2013)
- Beifahrerairbag (Bj. 2014)
- Sicherheitsgurte (Bj. 2014-15)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Bei überwiegendem Kurzstreckeneinsatz reicht der Basisbenziner mit 100 PS. Flotter sind die beiden Turbobenziner mit 1,4 Litern Hubraum. Etwas Geld lässt sich bei den Kilometerkosten mit der seltenen Autogas-Variante (120 PS) sparen.

	1.4	1.4 T	1.4 LPG
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1398	1364	1364
Leistung	74 (100)	103 (140)	88 (120)
bei 1/min	bei 6000	bei 4900	bei 4800
max. Drehm.	130 bei 4000	220 bei 1850	175 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1376/529	1408/557	1486/479
Länge x Breite x Höhe	4300 x 1812 x 1615	4300 x 1812 x 1615	4300 x 1812 x 1615
Gepäckraum	IVDA 400-1500	400-1500	350-1450
Höchstgeschw.	177	196	188

Welches Modelljahr?

Facelift-Modelle ab 2014 haben weniger Probleme mit defekten Getriebe- und Antriebswellen sowie leckenden Kühlmittelbehältern. Auch Sitzheizung und Fensterheber machen hier weniger Ärger. Rückrufe gab es wegen Problemen mit Sitzschienen, Zahnstangenlenkung, Gurtschlössern und Airbags.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Relativ mager war nur die eher seltene Basisvariante Selection ausgestattet. Bereits ab Edition sind Klimaanlage und CD-Radio an Bord. Zu den empfehlenswerten Komfortextras zählen die hervorragenden Ergonomiestühle und die Lenkradheizung.

Was kostet er?

Frische Meriva B unterhalb der 100 000er-Marke werden langsam seltener. Nur gut 400 Stück finden sich im April 2024. Die beginnen bei rund 6000 Euro für frühe Baujahre mit mittlerer Ausstattung. Bis zu 13 000 Euro kosten schickere Exemplare. Diesel sind selten.

Fahrzeugpreise in Euro*				Betriebskosten in Euro			
Jahr	1.4	1.4 T	1.4 LPG	im Jahr	1.4	1.4 T	1.4 LPG
2022	-	-	-	Steuer	102,-	126,-	86,-
2021	-	-	-	Haftpflicht	620,-	603,-	646,-
2020	-	-	-	Teilkasko	165,-	172,-	159,-
2019	-	-	-	Vollkasko	537,-	632,-	603,-
2018	-	-	-	Wartung	232,-	249,-	258,-
2017	9401,-	10 030,-	10 984,-	I/100 km	5,6 S	6,1 SP	7,4 LPG

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



In der zweiten Meriva-Generation gibt es in Sachen Getriebe gelegentlich Probleme mit den Dichtringen an der Antriebswelle. Die Wellen auf jeden Fall zusammen mit jemand Fachkundigem prüfen. *Martin Reimer*

Tests in diesen Ausgaben

Meriva 1.4 Turbo (Test: 13/10), Meriva 1.4 Ecoflex (Vergleichstest: 18/10), Meriva (Familienauto-Vergleich: 5/11), Meriva (Kaufberatung: 1/15).

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

Opel Zafira (Tourer)

Die von 2011 bis 2019 gebaute dritte Generation des Kompaktvans war die letzte. Am Konzept hat's nicht gelegen. Das zeigen Fahrverhalten, Flexibilität und Qualität.



Dem zuerst in Bochum, später in Rüsselsheim gefertigten Zafira C machte der SUV-Boom und die 2017 erfolgte Übernahme Opels durch PSA den Garaus. Weniger Nachfrage nach Kompaktvans und der Verlust des trickreich nutzbaren GM-Baukastens, aus dem sich einst auch Astra, Mokka, Meriva und Co. bedienten, machte die Entwicklung eines direkten Nachfolgers schwer und unrentabel. So wurde aus dem handlichen Familienauto mit der genialen Raumausnutzung und dem einst von Porsche erdachten Sitzkonzept ein simpler Kastenwagen im VW-Bus-Format, der mit dem hier gezeigten Modell nur noch den Namen gemein hat.

Dabei zählte der Tourer (seit dem Facelift 2016 nur noch Zafira) zu den talentiertesten Vans seiner Klasse, mit feinem Fahrverhalten, viel Platz und hochwertigen Extras. Die Motoren sind weitgehend haltbar. Zwar absolvierte der starke Diesel mit 195 PS und 400 Nm unseren 100.000-km-Dauertest ohne jedes Problem, doch sind die Zweiliter-Selbstzünder A20DTH bis Mitte 2013 zum Teil von einer langsam versagenden Ölpumpe geplagt. Spätestens bei Kaltstart-Klappern und Öldruck-Warntmeldung ist ein teurer Werkstattbesuch unabdingbar. Recht problemlos sind dagegen die Benziner, wobei der 1.4 Turbo deutlich bessere Verbräuche erzielt als die stärkeren 1.6. Alle haben jedoch ein wenig mit der Moppeligkeit von 1,7 Tonnen zu kämpfen, die zudem für leicht erhöhten Bremsverschleiß sorgen und Fahrwerksteile gerade an der Vorderachse recht stark beanspruchen. Umgekehrt genießt man an Bord gern das präzise und leise Fahren.

Rost kennt der Zafira nicht. Dagegen ist er gut geschützt. Die solide Karosserie bietet viel Platz, allerdings empfiehlt es sich, die ganzen Variationsmöglichkeiten der Sitze ebenso auszuprobieren wie den im Heckstoßfänger integrierten Fahrradträger (Extra). Manchmal lässt er sich nur sehr schwer herausfahren, weil Schmutz die Mechanik bremst. Klappergeräusche und wackelnde Vordersitze sind ebenfalls nicht selten, doch ist der Zafira Tourer viel solider als die beiden Vorgänger.

Sebastian Renz, Andreas Jüngling



Kurzstreckentaugliche Klappsitze in Reihe drei gab's als Extra. Auch im Fünfsitzer ist die XXL-Ladehalle höchst variabel



Optionen: Exzellentes Matrix-LED-Licht und Spurhalteassistenten halten späte Zafira auf modernem Technikstand

Checkpunkte:

- Ölpumpe (Diesel bis 2013)
- Verschlissene Fahrwerksteile
- Pflegezustand Innenraum
- Bremsenverschleiß
- Funktion des Fahrradträgers (aufpreispflichtiges Extra)

Rückrufe:

- Beifahrerairbag (Bj. 2011-12)
- Dachreling (Bj. 2011-2019)
- Diesel-Software (Bj. 2012-16)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Für die allermeisten Fälle passen die soliden 1,4-Liter-Turbobenziner mit 120 oder 140 PS gut – keine Sparwunder, aber allemal besser als die durstigen 1.6. Da sieht's bei den Dieseln schon ökonomischer aus. Der späte 1,6-Liter-Diesel ist sparsam und flott genug.

	1.4 T	1.4 T	1.6 CDTI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1364	1364
Leistung	kW (PS)	88 (120)	103 (140)
		bei 4200	bei 4900
		bei 1/min	bei 3500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	200 bei 1850	220 bei 1850
		1628/657	1628/657
Leergewicht/Zuladung	kg	1628/657	1628/657
Länge x Breite x Höhe	mm	4656 x 1928 x 1685	4656 x 1928 x 1685
Gepäckraum	l/VDA	710–1860	710–1860
Höchstgeschw.	km/h	190	200
		190	193

Welches Modelljahr?

Das große Facelift bekam der Zafira im Juni 2016, davor änderte sich nicht viel. Allerdings kam der 1,6-Liter-Diesel im Juni 2013 – als erster Diesel in der Palette mit Euro 6. Der Zweiliter-Diesel erfüllt in seinen Leistungsvarianten ab Januar 2015 die Abgasnorm Euro 6, der 1,4-Liter-Benziner ab Herbst 2014.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Essenzielles, wie Radio, Klima und die drei flexiblen Rücksitze sind Bestandteil der Serie. Echten Mehrwert bieten besonders die Innovation-Modelle. AGR-Sitze, tolles Xenonlicht (später LED mit Matrixfunktion) oder gar Leder erfreuen selbst Feingeister.

Was kostet er?

Nur rund 300 Exemplare mit unter 100.000 Kilometern finden sich zum Redaktionsschluss in den Online-Börsen. Gut ein Drittel sind Diesel zu Preisen ab rund 12.000 Euro. Benziner gibt es etwas günstiger, leistungsstarke Exemplare kosten jedoch deutlich mehr.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾	Betriebskosten in Euro			
	Jahr	1.4 T ²⁾	1.4 T ³⁾	1.6 CDTI
2022	–	–	–	–
2021	–	–	–	–
2020	–	–	–	–
2019	–	–	–	–
2018	13.081,-	14.918,-	14.159,-	–
2017	11.678,-	13.320,-	12.641,-	–

im Jahr	1.4 T ²⁾	1.4 T ³⁾	1.6 CDTI
Steuer	150,-	150,-	200,-
Haftpflicht	688,-	686,-	701,-
Teilkasko	237,-	234,-	279,-
Vollkasko	720,-	726,-	787,-
Wartung	296,-	312,-	331,-
l/100 km	6,8 S	6,8 S	4,5 D

Quelle: DAT; ¹⁾Händlerverkaufspreise; ²⁾120 PS; ³⁾140 PS
Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Zafira Tourer, 2019 eingestellt, bietet flexible Mobilität, gerade für Familien. Prüfen Sie vor dem Kauf, ob das Software-Update in Sachen Schadstoffausstoß umgesetzt wurde.

Björn Buhrmann

Tests in diesen Ausgaben

Zafira 1.4 T: Vergleichstest 19/15; 1.6 CDTI: VT 12/15 und 25/13; 1.6 DI T: VT 11/15; 2.0 CDTI BiTurbo: Dauertest 8/16; Opel Zafira allgemein: Gebrauch-kaufberatung 25/22.

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

Renault (Grand) Scénic

Der Scénic der dritten Generation ist ein Held des Alltags. Doch der vielseitige und hochvariable Kompaktvan weist auch diverse Schwachstellen auf.



Im Segment der Kompaktvans hatte der Scénic der dritten Generation, der von 2009 bis 2016 vom Band lief, eine große Tradition fortzuführen. Renault bot ihn mit zwei Karosserien an. Die Normalversion ist 4,34 Meter lang. Beim Grand Scénic kommen 22 Zentimeter dazu; als Extra gab es hier Klappsitze für Reihe drei. Aber schon der Standard-Scénic packt mit 555 Litern Ladevolumen eine Menge weg, und sein Innenraum lässt sich sehr clever variieren. 2014 folgte noch der Scénic Xmod – höhergelegt und mit Offroad-Anbauteilen wollte er eine Art City-SUV sein.

Beim Scénic der dritten Generation besorgen ausschließlich Vierzylinder den Antrieb. Als Benzinern hatten sie 110 bis 140 PS Leistung, als Diesel 106 bis 160 PS. Standardmäßig überträgt ein Sechsgang-Schaltgetriebe die Momente an die Vorderräder. Je nach Motorisierung gibt es zudem eine Sechsstufenautomatik, ein Sechsgangdoppelkupplungsgetriebe (achten Sie auf die Servicehistorie!) und ein stufenloses CVT-Getriebe.

Obwohl der 1.5 dCi mit 110 PS ein guter Vernunftmotor wäre, raten wir zum 1,4-Liter-Turbobenziner mit 130 PS, der TcE 115 hat im Alter zu oft Probleme mit Steuerkette und Verkokungen. Alle Aggregate neigen zudem zu Ölverlust, und beim 1,6-Liter-Saugbenziner geht mitunter der Nockenwellenversteller kaputt. Wie die meisten Diesel hat der Basis-Benziner, ein Saugmotor mit 110 PS, einen Zahnriemen für den Ventiltrieb.

Auch das Fahrwerk verdient Aufmerksamkeit. Oft sind Spurstangenköpfe und Koppelstangen vorn verschlissen, Federn können brechen. Weitere Problemzonen: Rostansatz am Unterboden, an der Abgasanlage und an der Griffleiste der Heckklappe, Probleme mit dem Bremskraftverstärker, defekte Klimaanlage (Kondensator), nachlässig befestigte Sitzschienen. Selten kommt es zu Wassereintritt an der Stirnwand – vorn die Fußmatten anheben und fühlen, ob's trocken ist. Und schließlich: Beleuchtung prüfen!

Beim Start 2009 war der Scénic einer der sichersten Vans überhaupt. Nach heutigen Maßstäben fehlen ihm jedoch einige wichtige Assistenzsysteme.

Sebastian Renz



Die ein oder andere Herausforderung hält die Bedienung bereit. Praktisch: viele Ablagen, verschiebbare Mittelbox



Der Grand Scénic ist 22 Zentimeter länger, das schafft Platz für zwei Klappsitze oder 670 statt 555 Liter Gepäckraum

Checkpunkte:

- TcE 115: Steuerkette, Verkokungen, ruckeliger Lauf
- Achsaufhängungen
- Bremsverschleiß
- Rost Auspuff/Unterboden

Rückrufe:

- Instabile Vordersitze
- Ausfall Bremskraftverstärker
- EDC: Softwarefehler des Getriebesteuergeräts (nur 2011)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Wir raten zum 1,4-Liter-Turbobenziner aus der Allianz mit Nissan. Dessen 130 PS reichen im Alltag locker aus. Alternativen sind der stämmige 1,5-Liter-Diesel mit 110 PS, ein 1,2-Liter-TcE ist wegen Ärger mit der Steuerkette gebraucht nur mit Vorsicht zu genießen.

Scénic	TcE 115	TcE 130	dCi 110
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1197	1197
Leistung	kW (PS)	85 (115)	97 (132)
	bei 1/min	bei 4500	bei 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	190 bei 2000	205 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1395/560	1395/560
Länge x Breite x Höhe	mm	4366 x 1845 x 1640	4366 x 1845 x 1640
Gepäckraum	l/VDA	555-1870	555-1870
Höchstgeschw.	km/h	180	185

Welches Modelljahr?

Nehmen Sie ein Modell nach dem Facelift von 2013, da gibt es schon einen Spurhalteassistenten. Außerdem erfüllte von da an der 1,6-Liter-Diesel die Abgasnorm Euro 6; alle anderen Triebwerke wurden bis Sommer 2015 umgestellt. Je jünger der Scénic, desto besser – das gilt auch für die Laufleistung.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Schon die Basis Authentique hat alles wirklich Wichtige dabei: Klima, Radio und die drei einzeln klapp-, verschieb- und ausbaubaren Rücksitze. Assistenzsysteme gab es allerdings nur für die teuren Modelle wie Bose oder Limited.

Was kostet er?

Frühe Scénic mit dem 1,4-Liter-Benzinmotor und weniger als 100 000 km gefahrenen Kilometern starten ab etwa 6000 Euro. Diesel- und Grand-Scénic-Modelle sind teurer, ein langer Scénic mit 110 Diesel-PS unter 80 000 km kostet noch immer rund 12 000 Euro.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	TcE 115	TcE 130	dCi 130	im Jahr	TcE 115	TcE 130	dCi 130
2022	19 093,-	–	–	Steuer	114,-	114,-	190,-
2021	17 759,-	–	–	Haftpflicht	757,-	691,-	732,-
2020	15 552,-	–	–	Teilkasko	343,-	335,-	565,-
2019	13 669,-	–	–	Vollkasko	913,-	874,-	935,-
2018	12 100,-	13 462,-	13 618,-	Wartung	269,-	281,-	307,-
2017	10 789,-	12 022,-	12 159,-	l/100 km	6,2 S	6,2 S	4,4 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der Scénic, ein enger Verwandter des Mégane, hat ab Baujahr 2013 häufiger Probleme mit früh verschlissenen Spurstangenköpfen. Außerdem ein Schwachpunkt: Rostanfälligkeit an der Heckklappe im Bereich der Griffleiste.

Kevin Heidrich

Tests in diesen Ausgaben

Grand Scénic TcE 130 (Vergleichstest: 13/09), Scénic dCi 130 (Vergleichstest: 17/09), Grand Scénic 1.5 dCi (Vergleichstest: 19/12), Grand Scénic dCi 130 (Vergleichstest: 26/15).

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

VW Caddy

Seit Ende 2003 bietet der Hochdachkombi Familien und Handwerkern jede Menge Platz und eine vielfältige Modellpalette – bis hin zum langen Maxi und zum Camper.

Jede Menge Raum, Schiebetüren hinten und eine große Vielfalt an Varianten: Bei der dritten Generation des Caddy übertrug VW vor 20 Jahren das Konzept des Multivan in eine handlichere und günstigere Dimension. Und landete einen Treffer: Der Hochdachkombi überstand zwei Facelifts und lief 16 Jahre lang, bis 2020.

Der Caddy ist ein Produkt der Transporter-Sparte von VW; nicht nur als Handwerker-Kastenwagen, sondern auch in der Pkw-Version ist er hemdsärmeliger gemacht als sein Plattform-Bruder Touran I. Mit seiner blattgedephten Starrachse im Heck federt er straffer, ohne sportlich zu wirken. Bei Komfort und Flexibilität der Möblierung bleibt er ebenfalls zurück, die schwere hintere Dreierbank (Extra) lässt sich nur klap-

pen und ausbauen, aber nicht verschieben. Wer mit der 3020-Liter-Ladehalle nicht auskommt oder einen Siebensitzer sucht, kann zur 47 cm längeren Maxi-Version greifen. Interessante Varianten sind auch der Alltrack (ab 2016) im Offroad-Look sowie der Camper mit praktischen Einbauten.

Beim Gebrauchtkauf sollte man nach gepflegten Modellen Ausschau halten, aber nicht aus den ersten sechs Jahren. Denn vor der Überarbeitung von 2010 lieferte VW viele Autos noch ohne ESP aus, und die Diesel – raue Zweiventiler mit Pumpe-Düse-Einpritzung – besaßen noch keinen Partikelfilter. Beim kleinen TSI-Benziner gab es immer wieder Ärger mit den Steuerketten.

Wir raten auf jeden Fall zu Modellen nach dem Facelift 2015; es war so umfang-

reich, dass VW bei den neuen Modellen von der vierten Generation sprach. Die Niedersachsen stellten die Motoren auf Euro 6 um; der Abgas-Schummeldiesel EA 189, der 2010 Einzug gehalten hatte, flog zugunsten des neuen EA 288 wieder aus dem Programm. Und nicht zuletzt wurde die Sicherheitsausstattung auf den aktuellen Stand gebracht.

Am beliebtesten als Gebraucher ist der 2.0 TDI mit bis zu 150 PS, den es auch mit DSG-Getriebe und Allradantrieb gab. Bei den Benzinern raten wir zum 1.4 TSI (bis 131 PS). Wurde der Caddy intensiv genutzt, ist mit erhöhtem Verschleiß von Bremsen und Federn zu rechnen. Beim Kauf auch auf weiche und schnelle Schaltvorgänge des DSG-Getriebes und auf sauberen Lauf der Schiebetüren achten!

P. Körner / ko





Gutmütiges Nutztier: Caddy der vierten Generation, hier als Highline. Oben: Caddy Maxi, 4,88 Meter, 4130 Liter Stauraum



Funktionell und solide: das Caddy-Cockpit. Gute Sitze und großes Platzangebot, aber mäßige Rundumsicht



Über die Jahre entwickelte sich eine breite Motorenpalette. 6- und 7-Stufen-DSG-Getriebe waren meist optional

Checkpunkte:

- Verschleiß Federn/Dämpfer
- Verschleiß Bremsen
- Funktion Schiebetüren
- Beleuchtung

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Kopfstützen vorn
- Gasdämpfer Heckklappe
- Rissgefahr im Bereich Hinterachse (Modelle aus 2006)
- Selbststart Motor möglich durch Auslösung per Funk
- Rost an Gastanks (bis 2013)

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Der 1.4 TSI läuft kultiviert und ist kräftiger als der 1,2-Liter. Stämmig und sparsam arbeiten die 2.0 TDI in fast allen Leistungsstufen, seit Sommer 2015 sind sie Euro-6-konform. Die Schaltgetriebe arbeiten problemlos, die Doppelkupplungsgetriebe nicht immer.

	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1395	1395	1968
Leistung			
kW (PS)	92 (125)	81 (110)	110 (150)
bei 1/min	bei 5000	bei 4800	bei 3500
max. Drehm.	220 bei 1500	200 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1387/793	1541/634	1477/778
Länge x Breite	4408 x 1793	4408 x 1793	4408 x 1793
x Höhe	x 1822	x 1822	x 1822
Gepäckraum	l/VDA	750-3020	750-3020
Höchstgeschw.	185	174	194

Welches Modelljahr?

Erst die gelifteten Modelle ab Herbst 2010 mit serienmäßigem ESP, kultivierteren TDI-Motoren und neuem VW-Gesicht verdienen Empfehlung. Die beste Wahl sind jedoch Autos, die nach dem großen Facelift Mitte 2015 entstanden sind – dank Euro-6-Einstufung sowie modernen Infotainment- und Assistenzsystemen. Nicht verwirren lassen: Volkswagen bezeichnet sie bereits als vierte Generation des Caddy.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Die Versionen Startline, Conceptline und Trendline sind ziemlich mager ausgestattet. Comfortline-Caddys hingegen fahren mit einigen Assistenzsystemen, Klimaanlage und Leichtmetallrädern vor. Darüber hinaus sollte man auf Parkensoren, Bi-Xenon-Scheinwerfer und Sitzheizung achten. Über die Jahre gab es viele Sondermodelle. Für Camper interessant: Trampler und Beach.

Was kostet er?

Ein Caddy 1.4 TSI aus der Zeit nach dem zweiten Facelift ist mit mittlerer Ausstattung und maximal 100000 km Laufleistung kaum unter 17000 Euro zu haben. Handwerkerautos mit Kastenaufbau und Basis-Dieseln gibt es ab 12000 Euro. Die – recht seltenen – Erdgas-Caddys beginnen bei 10000 Euro, aber bis zum Jahrgang 2013 wurden sie wegen Berstgefahr bei den Tanks zurückgerufen! Wer richtig sparen will, kann Benzinermodelle vor 2015 in Betracht ziehen. Sie leisten allerdings nicht mehr als 109 PS.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾			Betriebskosten in Euro			
	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	1.4 TGI	2.0 TDI
2022	–	–	–	Steuer	104,–	74,–	258,–
2021	–	–	–	Haftpflicht	556,–	659,–	574,–
2020	–	–	–	Teilkasko	320,–	292,–	457,–
2019	–	–	–	Vollkasko	730,–	603,–	869,–
2018	16 967,–	14 405,–	19 276,–	Wartung	249,–	274,–	327,–
2017	15 458,–	13 123,–	18 167,–	l/100 km	5,8 S	4,3 CNG ²⁾	4,9 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Auch der Caddy hat in derZweiliter-TDI-Version nach Software-Update öfter Probleme bei der Abgasrückführung. Die dritte Bremsleuchte sollte vor dem Kauf ebenfalls gecheckt werden – hier gibt es es ab und an Bruchschäden.

Jens Essmann

Tests in diesen Ausgaben

Caddy 1.4 TSI BMT: Fahrbericht 12/15; Caddy 2.0 TDI DSG: Test 19/15; Caddy 2.0 TDI: Kaufberatung 12/16.

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

VW Touran

Der Kompaktvan steht besonders bei Familien hoch im Kurs. Denn auch die zweite Generation ist praktisch und dank ihrer kantigen Form sehr geräumig.

Totgesagte leben länger: Im März 2024, kurz vor Redaktionsschluss dieses Hefts, stand der Touran noch immer im Online-Konfigurator von VW. Und das, obwohl seine Tage längst gezählt zu sein schienen – zu übermächtig war die Konkurrenz der Modeautos der Kategorie SUV.

Aber der Reihe nach: Der Touran der zweiten Generation, auf dem Modularen Querbaukasten des VW-Konzerns konzipiert, ging 2015 an den Start und übernahm sofort die Spitze des schon damals kriselnden Kompaktvan-Segments. Zu Recht, denn er ist ein sensationell praktisches Familienauto. Sein aufrechtes Design ermöglicht auf gut 4,50 Meter Außenlänge ein großzügiges Platzangebot, längsverschieb- und klappbare Sitze in der zweiten Reihe steigern die

Flexibilität. Der Gepäckraum fasst bis zu 1980 Liter, optional gibt es noch zwei Klappsitze im Heck. Ablagen existieren fast überall, nur mit den Schiebetüren des Sharan kann der kleinere VW-Van nicht dienen.

Wohl aber mit einem breiten Angebot an Motoren, die durchweg die Euro-6-Norm oder auch schon die 6d einhalten. Die Basistriebwerke 1.0 TSI, 1.2 TSI und 1.6 TDI sind mit ihren 110 bis 115 PS etwas schwach auf der Brust. Ideal passen der 1.4 TSI/1.5 TSI und der 2.0 TDI (je 150 PS). Der 1.8 TSI (180 PS) und der 2.0 TDI in der 190-PS-Version vermitteln schon echten Antriebsluxus.

Fast alle Motorisierungen sind mit einem Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Hohe Laufleistungen und häufiger Anhängerbetrieb hinterlassen in vielen Fällen Spuren in

der Schaltarbeit. Das gilt vor allem für das DQ 200 mit den trocken laufenden Kupplungen, das mit den kleineren Motoren zusammenarbeitet. Das Fahrwerk ist auch ohne die optionalen Adaptivdämpfer komfortabel, und die Lenkung liefert viel Rückmeldung. Die Bremscheiben jedoch verschleifen recht schnell, wenn der Kompaktvan häufig voll beladen unterwegs ist.

Ein Facelift gab es nie, aber der Touran erhielt im Laufe seines Lebens zahlreiche Updates. Seine Material- und Verarbeitungsqualität ist hochwertig, ganz im Gegensatz zum Vorgängermodell. Die steife Karosserie wirkt solide und bleibt fast frei von Rost. Als Neuwagen werden wir den Touran nicht mehr lang sehen – als Gebrauchten jedoch noch geraume Zeit. *Michael von Maydell*





Familienheld im Gewand einer grauen Maus: Der Touran ist eines der cleversten und flexibelsten Autos überhaupt



Das Interieur wirkt hochwertig, die Bedienung ist völlig frei von Rätseln. Tja, so war das mal überall bei VW



Alle Benziner und Diesel sind Turbomotoren. Umgeklappt ergeben die hinteren Einzelsitze eine ebene Ladefläche

Checkpunkte:

- Diesel: Ansaugtrakt sauber?
- Schaltarbeit DSG-Getriebe?
- Verschlossene Bremsen?
- Einspritzventile 1.0 TSI (bis (2020) eventuell undicht?)

Rückrufe:

- Rückhaltesysteme
- Bremspedalplatte locker
- Kopfstützen vorn locker

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner und Diesel mit 150 PS passen perfekt. Die TDI gelten in Sachen Abgas als unproblematisch. Achten Sie trotzdem auf defekte AGR-Ventile – vor allem bei hohem Stadtverkehr-Anteil und bei Autos, die das freiwillige Software-Update erhalten haben.

	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1197	1498	1968
Leistung	81 (110)	110 (150)	110 (150)
bei 1/min	bei 4600	bei 5000	bei 3500
max. Drehm.	175 bei 1400	250 bei 1500	340 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	1436/699	1500/600	1552/628
Länge x Breite	4527 x 1829	4527 x 1829	4527 x 1829
x Höhe	x 1628	x 1628	x 1674
Gepäckraum	I/VDA	834–1980	834–1980
Höchstgeschw.	189	209	208

Welches Modelljahr?

Für Sparfüchse war schon 2016 ein gutes Jahr, damals zog der 1.6 TDI mit 115 PS in die Palette ein. Am attraktivsten war der Touran jedoch in den Modelljahren 2019 bis 2021. Im Spätsommer 2018 kamen nämlich neue Motoren – der 1.5 TSI mit Partikelfilter und der aufgeweckte 1.0 TSI, ein Dreizylinder mit ebenfalls 115 PS. Im September 2020 begann VW, zuerst das Infotainment und dann die Bedienung zu verschlimmbessern. Schritt eins war eine neue, wackelig laufende Multimedia-Einheit, Schritt zwei waren Touchslider für die Klimasteuerung (Option).

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Fast zwei Drittel aller Touran werden in der mittleren Linie Comfortline angeboten und haben damit schon mehr als das Nötigste an Bord. LED-Scheinwerfer, Navi und Assistenzsysteme wie der leistungsfähige Travel Assist kosten noch extra. Achtung, das Doppelkupplungsgetriebe belastet wegen der vorgeschriebenen Ölwechselintervalle das Budget für den Unterhalt! Eine clevere Wahl sind gut ausgestattete Sondermodelle wie Join, Life oder United.

Was kostet er?

Das Angebot an gebrauchten Touran ist stattlich, die Preise haben zuletzt nachgegeben. Der 1.6 TDI wird mit weniger als 80000 km Laufleistung schon ab 18000 Euro angeboten. Ein 1.5 TSI unter 50000 km kostet ab 23000 Euro, die gleichstarken 2.0 TDI sind etwas teurer.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.2 TSI	1.5 TSI	2.0 TDI
2022	–	26 217,–	28 769,–	Steuer	132,–	156,–	236,–
2021	–	24 326,–	26 708,–	Haftpflicht	569,–	504,–	526,–
2020	–	21 885,–	24 774,–	Teilkasko	223,–	327,–	499,–
2019	–	20 592,–	20 881,–	Vollkasko	711,–	706,–	877,–
2018	18 530,–	18 924,–	19 358,–	Wartung	292,–	335,–	351,–
2017	16 219,–	17 661,–	18 982,–	I/100 km	6,4 S	5,7 S	4,5 D

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

Was sagen die DEKRA-Experten?



Beim Kompaktvan der zweiten Generation sind die Lagerböcke an den Queren vorne einen genaueren Blick wert. Der Zweiliter-TDI macht wie in anderen VW-Modellen nach einem Software-Update öfter Ärger mit der Abgasrückführung.
Stefan Lenz

Tests in diesen Ausgaben

Touran 1.4 TSI: Vergleichstest 19/15; Touran 1.5 TSI: Vergleichstest 16/19; Touran 2.0 TDI: Vergleichstest 26/15, 25/16, 25/17.
Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

VW Multivan

Der Bus der Baureihen T5 und T6 ist der kaum erschwingliche Traumwagen der mehrfach Kindergeldberechtigten. Auch gebraucht gibt es keine Schnäppchen.

Wenn es um den idealen Kompromiss aus maximalem Platzangebot und Komfort und um ein breites Angebot auf hohem Preisniveau geht, dann bleibt der VW-Bus unschlagbar. 2003 startete der Multivan in Generation T5, 2009 wurde er mit neuen Motoren modellgepflegt. Seit 2015 nennt er sich mit neuer Front und nochmals neuen Dieselmotoren T6. 2019 kam die Modellauffrischung zur Generation T6.1, die jetzt kurz vor dem Produktionsende steht. Und dabei hat sich an Karosserie und Fahrwerk in all den Jahren kaum etwas geändert.

Nachdem die TDI-Motoren des T5 bis Mitte 2015 nur den Euro-Normen 4 und 5 entsprachen, erfüllt der jüngere Zweiliter-Diesel (Kürzel EA288) im T6 dank seines SCR-Kats die Euro-6-Norm. Allerdings rief

VW 2019 auch diese Modelle zu einem Software-Update in die Werkstätten, danach kann sich der AdBlue-Verbrauch erhöhen. Den TDI gibt es mit 84 bis 204 PS (90 bis 199 PS beim T6.1), wobei die mittleren Varianten (114/150 PS) mit längeren Strecken und üppiger Beladung gut zurechtkommen. Die Biturbo-TDI im T5 und T6 hingegen neigen aufgrund konstruktiver Mängel zu exzessivem Ölverbrauch. Die einzige Alternative zu den Dieseln bildet der seltene und durstige Vierzylinder-Benziner 2.0 TSI (150/204 PS).

Der für die stärkeren Modelle lieferbare Allradantrieb 4Motion kostet noch mal einen Liter mehr pro 100 km, macht den Bus aber – speziell als offroadtauglichen Panamericana mit mehr Bodenfreiheit – noch universeller einsetzbar. Ansonsten

reicht die Multivan-Palette von der schlichten Conceptline-Version mit verschiebbarer Fondbank bis zum noblen Highline mit Einzelsitzen rundum und elektrisch betätigten Schiebetüren, die jedoch bisweilen streiken. Der Traumwagen für Vielreisende bleibt der California mit Camping-Einrichtung und Aufstelldach.

Für seine Größe fährt sich der T6 handlich – nicht agil, dafür erhaben-komfortabel. Ab drei, vier Jahren Alter häufen sich Elektronikdefekte und Undichtigkeiten am Motor. Fahrwerkskomponenten wie Lenker, Stoßdämpfer und Federn verschleissen auch bei mittlerer Belastung ähnlich schnell wie die kleinere der beiden Bremsanlagen. Kein Wunder, der schicke Bus von VW wiegt leer schon um die zwei Tonnen.

Sebastian Renz





Es war einmal bei VW: Elegantes, leicht bedienbares Cockpit im Multivan T6. Die Transporter möblierten sich rustikaler



T6 California (oben) für Camper oder mit zweiter Schiebetür und langem Radstand. 657 bis 4300 l Kofferraum beim Kurzen

Fast fünf Meter Länge, zwei Meter Breite, 1,90 Meter Höhe: erhabenes Fahren und aufrechtes Sitzen im Multivan T 6.1



Welcher Motor ist empfehlenswert?

T6-Modelle mit dem Euro-6-TDI bleiben von Fahrverboten in Deutschland unbehelligt. Der 150-PS-TDI ist der ideale Kompromiss aus Kosten, Verbrauch und Temperament, wobei auch 102 PS reichen. Achtung: Der BITDI ist sehr anfällig, der Benziner durstig.

	2.0 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1984	1968	1968
Leistung	110 (150) bei 1/min	75 (102) bei 3000	110 (150) bei 3250
max. Drehm.	280 Nm bei 1500	250 Nm bei 1500	340 Nm bei 1500
Leergewicht/Zuladung	2007/993	1946/1054	2023/977
Länge x Breite x Höhe	4904 x 1904 x 1970	4904 x 1904 x 1970	4904 x 1904 x 1970
Gepäckraum	l/VDA 657-4300	657-4300	657-4300
Höchstgeschw.	182	157	182

Welches Modelljahr?

Der T6 ist zwar jung (ab Mitte 2015) und entsprechend teuer, aber mit modernen Motoren, angenehmer Federung, besserer Geräuschdämmung sowie neuen Infotainment- und Assistenzsystemen ausgestattet. Und er hat verlängerte Zahnriemen-Wechselintervalle von 210 000 km. Im T6.1 gibt es auf Wunsch noch mehr Multimedia-Features und (dank der elektromechanischen Servolenkung) neue Assistenzfunktionen wie die Einparkhilfe.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

So schön das auch ist mit einem Multivan und all der Ausstattung, die er bietet: Machen Sie es sich lieber einfach! Denn wenn etwas kaputtgeht am Bulli, dann eigentlich immer Extras wie die elektrischen Schiebetüren oder das Doppelkupplungsgetriebe. Denken Sie doch mal über den proletarischen Bruder des Multivan, den Transporter, nach. Der kann neu günstiger sein als ein festlich ausgestattetes Multivan-Modell, das schon 100 000 km hinter sich hat. Wenn es dennoch der schicke Bus sein soll, nehmen Sie den Trendline. Da ist alles Wichtige, aber nicht allzu viel Anfälliges drin.

Was kostet er?

Der Modellwechsel zum T7 und der Campingboom haben die Preise krass gesteigert. Unter 10 000 Euro geht kaum noch was. Und der T6 Multivan mit 150-PS-TDI bis 50 000 km fängt erst bei 50 000 Euro an.

Fahrzeugpreise in Euro ¹⁾				Betriebskosten in Euro			
Jahr	2.0 TSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾	im Jahr	2.0 TSI	2.0 TDI ²⁾	2.0 TDI ³⁾
2018	26 554,-	26 579,-	28 326,-	Steuer	270,-	352,-	366,-
2017	24 673,-	24 406,-	26 096,-	Haftpflicht	777,-	752,-	808,-
2016	21 871,-	22 345,-	24 628,-	Teilkasko	336,-	224,-	276,-
2015	20 059,-	20 694,-	22 318,-	Vollkasko	822,-	617,-	778,-
2014	17 302,-	17 918,-	20 207,-	Wartung	394,-	413,-	435,-
2013	-	-	-	l/100 km	9,2 S	6,7 D	6,2 D

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

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Checkpunkte:

- Fahrwerksbauteile
- Bremsscheiben und -beläge
- AGR-Kühler (T5-TDI Biturbo)
- Dämpfer Heckklappe
- Elektrische Schiebetüren

Rückrufe:

- Motorhaubenschloss lose
- Türverriegelung bei Kälte
- Airbags mit Fehlfunktion
- Kraftstoffsystem undicht
- Fehlfunktion Handbremse

Was sagen die DEKRA-Experten?



Der T6 ist in seinen unterschiedlichen Ausstattungsvarianten zu Recht sehr beliebt. Einer der wenigen Schwachpunkte scheint die dritte Bremsleuchte zu sein, die auffällig oft zu Bruch geht.

Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

T6 Multivan 2.0 TDI: Vergleichstest 4/17; T6.1 Multivan 2.0 TDI: Vergleichstest 24/19; T6.1 California 2.0 TDI: Test 23/20.

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

VW Sharan

Ab der Neuauflage 2010 überzeugte der Van mit viel Platz, hinteren Schiebetüren und vollversenkbareren Rücksitzen. Ganz problemlos ist er auf Dauer jedoch nicht.



Das SUV-Segment wächst unaufhaltsam – aber vor allem Familien wissen noch immer eine intelligente Alternative zu schätzen: große Vans mit ihrem üppigen, variablen Raumangebot. Die zweite, von 2010 bis 2022 gebaute Sharan-Generation gehörte, ebenso wie das günstigere Schwestermodell Seat Alhambra, zu den besonders durchdachten Vertretern dieser Autogattung, die auf dem Neuwagenmarkt heute kaum noch stattfindet.

Auf 4,85 Meter Länge bietet der große VW entweder jede Menge Gepäckraum oder bis zu sieben Einzelsitze. Vor allem das vordere Gestühl ist sehr bequem, doch auch in der dritten Reihe können Erwachsene noch ganz vernünftig sitzen. Alle Fondsitze lassen sich in den Boden versenken. Die langen Schiebetüren erleichtern den Zustieg nach hinten; allerdings sollte man ihre Funktion vor dem Kauf genau checken, falls sie elektrisch angetrieben werden.

Die Benziner 1.4 und 2.0 TSI waren mit 150, 200 und 220 PS erhältlich. Besser zum Sharan passen jedoch die Zweiliter-TDI mit 115 bis 184 PS. Sie dominierten die Verkäufe, bis sie Mitte 2020 vom Markt verschwanden. Das Doppelkupplungsgetriebe ist häufig anzutreffen, der Allradantrieb 4Motion selten. Bis 2015 baute VW die EA-189-Diesel mit ihrem problematischen Abgasverhalten ein – am besten, man lässt die Finger von ihnen. Mit dem Facelift, das dann erfolgte, kamen die Euro-6-zertifizierten Nachfolger. Gleichzeitig gab es neue Assistenzsysteme wie City-Notbremsfunktion, Spurwechselassistent und Adaptivtempomat. Der große Van fährt sich sicher, komfortabel und frei von sportlichen Ambitionen, auch mit den optionalen Adaptivdämpfern.

Obwohl der Sharan II qualitativ viel solider ist als sein Vorgänger, gibt es Problemzonen. Dazu zählen vor allem die wegen des hohen Gewichts stark belasteten Fahrwerkskomponenten sowie die Radbremmen. Weitere Themen: Steuerkette beim kleinen TSI bis 2014, verkockte AGR-Ventile beim Diesel, Rost an Heckklappe und Türunterkanten sowie an den Aufpralldämpfern vorn.

Philipp Körner/ko



Das Cockpit des Sharan II wirkt aufgeräumt und übersichtlich. Der Kofferraum hat ein Volumen von bis zu 2430 Litern



Auf dem Gebrauchtmart dominieren die nur bis 2020 angebotenen Dieselantriebe, die aber erst seit 2015 Euro 6 einhalten

Checkpunkte:

- Rostansatz Türunterkanten?
- Verschleiß Fahrwerksteile
- Radbremsen
- Steuerkette 1.4 TSI intakt?
- AGR-Ventil Diesel
- Funktion E-Schiebetüren

Rückrufe:

- Magnetschalter Anlasser
- Rückhaltesysteme

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Diesel vor Mitte 2015 können Probleme bereiten. Die empfehlenswertesten Triebwerke sind der 1.4 TSI ab 2015 und der 2.0 TDI mit je 150 PS, sie treiben den Sharan ausreichend flott und ökonomisch an. Für zügiges Fahren empfiehlt sich der 2.0 TSI.

	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1395	1984
Leistung	kW (PS)	110 (150)	165 (220)
	bei 1/min	bei 5000	bei 4500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	250 bei 1500	350 bei 1500
Leergewicht/Zuladung	kg	1695/595	1790/700
Länge x Breite	mm	4854 x 1904	4854 x 1904
x Höhe		x 1746	x 1720
Gepäckraum	l/VDA	955–2430	885–2430
Höchstgeschw.	km/h	200	226

Welches Modelljahr?

Im Zuge der Modellpflege 2015 wurden vor allem das Design und die Motoren renoviert. Wer Wert auf saubere TDI-Triebwerke legt, sollte sich auf diese jüngeren Exemplare mit Euro 6 konzentrieren. Auch, um das Steuerkettendrama bei frühen 1.4 TSI zu vermeiden. Angesichts weiterer Problemzonen gilt bei Sharan und Alhambra das Motto „je jünger, desto besser“.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Ab der Comfortline-Ausstattung ist alles Wichtige bereits serienmäßig an Bord. Sie bietet unter anderem eine komplett umklappbare Beifahrersitzlehne und Sport-Komfortsitze in der vorderen Reihe. Bei der Modellpflege 2015 zogen attraktive neue Assistenzsysteme in die Baureihe ein.

Was kostet er?

Klare Empfehlung: Wenn Sharan II, dann ein Facelift-Exemplar ab Mitte 2015. Die gibt es als TDI mit Euro 6 und Laufleistungen unter 80000 km nur selten unter 27000 Euro. Die 1.4 TSI sind rund 3000 Euro günstiger, fahren auf Langstrecken aber weniger souverän.

Jahr	Fahrzeugpreise in Euro*			Betriebskosten in Euro			
	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI	im Jahr	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
2022	28853,-	-	-	Steuer	134,-	184,-	260,-
2021	26284,-	-	-	Haftpflicht	727,-	600,-	730,-
2020	24167,-	-	27534,-	Teilkasko	317,-	345,-	386,-
2019	24020,-	-	24699,-	Vollkasko	846,-	731,-	880,-
2018	21731,-	24418,-	21895,-	Wartung	343,-	371,-	362,-
2017	20459,-	21799,-	19814,-	l/100 km	6,4 S	7,2 S	5,0 D

Quelle: DAT; *Händlerverkaufspreise

Was sagen die DEKRA-Experten?



Auch im Sharan gilt: Beim Zweiliter-TDI-Motor versagt nach Software-Update hier und da die Abgasrückführung. Lagerböcke der Querlenker vorne werden auffällig häufig porös. Dirk Krummel

Tests in diesen Ausgaben

Sharan allgemein: Kaufberatung 17/11; Sharan 1.4 TSI: Test 20/10, Vergleichstest 3/16; Sharan 2.0 TDI: Dauertest 24/13. Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

MotorKlassik

KLASSISCH UNTERWEGS



Die schönsten Oldtimer-Reisen:
Wenn der Ausblick und der Anblick perfekt sind.

Das neue Motor Klassik Spezial jetzt im Handel
oder unter: +49 (0) 781 639-6659
motorklassik@burdadirect.de | motor-klassik.de/spezial

Neu!

BIS ZU
8
JAHRE

Batterie

Garantie ab Erstzulassung*

DIE ZUKUNFT IST ELEKTRISCH. ELEKTRISCH UND GEBRAUCHT.

Mit dem Gebrauchtwagenprogramm der Stellantis Marken bieten wir Ihnen eine große Auswahl sorgfältig geprüfter, aufbereiteter und sofort verfügbarer junger elektrischer Gebrauchtwagen. Finden Sie Ihren geprüften Gebrauchtwagen in unserem Händlernetz jetzt auf [spoticar.de](https://www.spoticar.de).



JETZT SCANNEN

SPOTiCAR

GEBRAUCHTWAGEN MIT ZUKUNFT



FIAT



PEUGEOT



CITROËN

Jeep



*Die Garantie gilt 8 Jahre ab Erstzulassung oder für eine Fahrleistung bis max. 160.000 km, je nachdem, welches dieser Ereignisse zuerst eintritt, für mindestens 70% der ursprünglichen Ladekapazität, gemäß den Garantiebedingungen. Nur für Stellantis Marken: Opel, Fiat, Peugeot, Citroën, DS, Abarth und Jeep. Je nach Verwendung können sich die Leistungseigenschaften der Batterie innerhalb des Garantiezeitraums bis 30 % reduzieren. Dies liegt im Toleranzbereich der üblichen Abnutzung.