

5,90 Euro

Sonderheft · Herbst 2025

Auto Bild



EXKLUSIV
Günther Jauch zur
Führerscheinreform

TÜV-REPORT 2026

FLOP
Tesla
Model Y



TOP
Mazda 2

216 TYPEN IM
TÜV-URTEIL

Fit im Alter und die wenigsten Mängel:
Warum Mercedes alle abhängt

NEU MIT
18 E-AUTOS
Ihre Stärken, ihre Schwächen

KAUFBERATUNG
ELEKTROAUTOS
AUS ZWEITER HAND

MENSCHEN
WAS DER TÜV SO
ALLES PRÜFT

TEST DIE BESTEN GANZJAHRESREIFEN 225/40 R 18



AT 660 € · BENZ 690 €
CH 1020 CH2 ES 750 €
IT 750 € · LU 690 €



© 2025 Bauer Media Group. Alle Rechte vorbehalten. Printed and offset printing: 8 44 A 2025 · Das Heft ist kein rechtswirksamer Vertrag. Belegliche Werbungsleistung und nicht-gewerbliche Werbung unterliegt dem Urheberrecht. www.autobild.de/rechte/urheberrecht.htm



YOUR SMART PERFORMANCE.

niedriger Verbrauch | lange Haltbarkeit | hohe Leistung



SAILUN ALPINE 2

- Perfekte Kontrolle auf schneebedeckten und vereisten Straßen
- Exzellente Bremsleistung bei Nässe und hohe Aquaplaning-Sicherheit
- Geringer Rollwiderstand und außergewöhnliche Kraftstoffeffizienz



SAILUN ALPINE EVO 2

- Präzise Kontrolle auf Schnee und Eis
- Überragende Bremsleistung bei Nässe
- Dynamisches Handling und sportliche Performance auf trockener Fahrbahn
- Außergewöhnliche Kraftstoffeffizienz und hohe Laufleistung



sailun-tyres.eu



Maurice Shahd
Chefredakteur AUTO BILD TÜV-Report 2026

E-AUTOS – NICHT BESSER UND NICHT SCHLECHTER

Da war ich baff – wie der Berliner so schön sagt. Plötzlich stand eine neue Ladesäule mit zwei Stellplätzen fast direkt vor meiner Haustür – eine ruhige Seitenstraße in der Berliner Innenstadt. Gebaut von einem Energiekonzern, der sich davon baldige Gewinne verspricht. So viel steht fest – allen Diskussionen um das Verbrenner-Aus zum Trotz: Der Elektromobilität gehört die Zukunft. Da mein Familienkombi so langsam in die Jahre kommt, stellt sich auch für mich die Frage: E-Auto oder noch mal ein Verbrenner?

An der Ladeinfrastruktur wird es jedenfalls nicht scheitern. Die gilt mit bundesweit rund 180.000 öffentlichen Ladepunkten inzwischen als gut. Da relativiert sich auch meine Reichweitenangst. Bei anderen Faktoren wie Sicherheit, Fahrkomfort oder Umwelteigenschaften liegen E-Autos im Vergleich zu entsprechenden Verbrennern gleichauf oder sogar vorn. Bleibt der entscheidende Faktor: die Kosten. Hier gibt es gute Nachrichten. Die Preise für Elektrofahrzeuge sinken, sowohl für Neuwagen als auch für Gebrauchte. Noch wichtiger: Neue E-Autos verlieren derzeit deutlich schneller an Wert als Verbrenner – in den ersten drei Jahren etwa die Hälfte. Das eröffnet Chancen für Gebrauchtwagenkäufer.

Auch die Modellvielfalt wächst. Im aktuellen AUTO BILD TÜV-Report sind 18 E-Fahrzeuge vertreten. Deren Ergebnisse zeigen die volle Bandbreite: Mini Cooper SE, Audi Q4 e-tron und Fiat 500e platzieren sich weit vorn, die beliebten VW-Modelle ID.3 und ID.4/ID.5 im oberen Mittelfeld. Eine echte Enttäuschung ist Tesla. Das Model Y landet mit einer Mängelquote von 17,3 Prozent bei der ersten HU auf dem letzten Platz, das Model 3 nur zwei Plätze davor. Fahrwerk, Bremsen, Beleuchtung – die Mängel ziehen sich durch viele Bereiche. Die hohen Laufleistungen können das nur zum Teil erklären. Tesla empfiehlt seinen Kunden eine Wartung „auf Bedarfsbasis“. Ob das im Sinne der Verkehrssicherheit der richtige Ansatz ist, darf bezweifelt werden.

Kaufinteressierte können trotzdem gute Tesla-Modelle auf dem Gebrauchsmarkt finden, sollten aber die Schwachstellen im Blick haben. Wichtig beim E-Auto-Kauf: Achten Sie auf den Zustand der Batterie. Im Idealfall wird der „State of Health“ (SoH) unabhängig geprüft. Weitere Faktoren: Akkugröße und Ladegeschwindigkeit, die je nach Baureihe und Baujahr variieren können.

Unser Fazit: E-Autos sind, was technische Sicherheit und Langlebigkeit angeht, nach aktuellem Stand weder besser noch schlechter als Verbrenner. Am Ende muss jeder selbst entscheiden, welches Fahrzeug nach Abwägung von Kosten, Nutzen und Bauchgefühl das richtige ist. In unserem aktuellen Heft finden sich viele spannende Modelle. Gesamtsieger ist der Mazda 2 mit guten Werten in allen Altersstufen – ein Kleinwagen mit solider Technik und unschlagbaren Betriebskosten. Solche Fahrzeuge werden kaum noch hergestellt, zeigen im AUTO BILD TÜV-Report aber ihre Stärken. Klassensieger sind unter anderem der BMW 1er bei den Kompakten, die C-Klasse von Mercedes in der Mittelklasse oder der VW-T-Roc bei den SUVs.

Neu im Heft: Zum ersten Mal küren wir den „Sieger Langzeitqualität“. Das ist der Hersteller, dessen Modelle in der Altersklasse der 10- bis 11-Jährigen in puncto Mängelquote im Schnitt am besten abschneiden. Denn genau darum geht es: möglichst sorgenfreies Fahren auch mit älteren Fahrzeugen. Im Schnitt sind Pkw aktuell 10,6 Jahre alt. Auf dem Treppchen ganz oben steht in diesem Jahr Mercedes vor Audi und Toyota. Glückwunsch!

Übrigens: Mein alter Kombi hat, etwas überraschend, mit nur geringen Mängeln eine neue Plakette bekommen. Das gibt mir etwas mehr Zeit für die Entscheidung.

Viel Spaß beim Blättern und Lesen!

Herzlichst
Ihr

IMPRESSUM

Herausgeber: TÜV-Verband e.V., Berlin, TÜV NORD, TÜV Rheinland, TÜV Saarland, TÜV SÜD, TÜV Hessen, TÜV Thüringen; **TÜV-Redakitionsbeirat:** Dr. Joachim Böhler, TÜV-Verband (Vors.); Denis Doerffer, TÜV-Hessen; Matthias Gleichmann, TÜV NORD; Michaela Figer, TÜV Rheinland; Jürgen Wolz, TÜV SÜD; Andreas Neumann, TÜV Thüringen; Richard Goebel, TÜV-Verband; **Chefredakteur:** Maurice Shahd, TÜV-Verband (verantwortlich für den Inhalt); **Redaktion:** Alexandra Schulz, TÜV-Verband (fachliche Richtigkeit der statistischen Daten);

Anzeigen: B&M Marketing GmbH, bm-marketing.net, Geschäftsführer: Stefan Müller; **Verlag:** TÜV-Verband e.V., Friedrichstr. 136, 10117 Berlin

Druck: Severotec s.r.o., 400 11 Ústí nad Labem, Tschechische Republik

Dieses Heft wurde redaktionell erstellt von der Axel Springer Deutschland GmbH, Bereich AUTO BILD Sonderpublikationen, mit dortiger Zuständigkeit. **Chefredakteur Auto der BILD-Gruppe:** Robin Hornig (verantwortlich für den Inhalt);

Redakteur: Matthias Moesch; **Redaktion:** Gerald Czajka, Jan Horn, Rolf Klein, Dierk Möller, Stefan Novitski, Jonas Uhlig;

Freie Mitarbeiter: Sabine Franz, Lars Jakumeit, Roland Kontry, Joachim Staat, Olaf Tamm, Martin Westerhoff, Roland Wildberg;

Produktion & Schlussredaktion: kraftig GmbH, Wiesenstr. 32, 91126 Schwabach, kraftig.com; **Layout:** Kerstin Britsche, Verena Inhof, Dominic Robson, Özgenur Šoufek, Markus Will;

Herstellung: Andy Dreyer; **Vertrieb (Einzelverkauf):** DMV Der Medienvertrieb GmbH & Co.KG, www.dermedienvertrieb.de; **Vertriebsleitung:** Benjamin Frank;

Geschäftsführer: Carolin Hulhoff Pol, Claudius Sens; Peter Würtenberger;

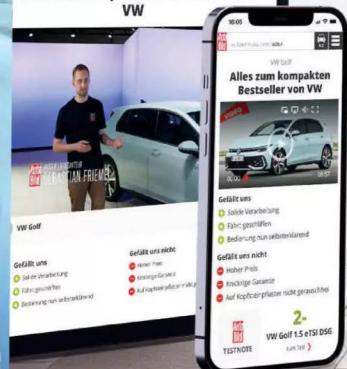
Redaktionsanschrift: AUTO BILD, Axel-Springer-Straße 65, 10888 Berlin, Telefon: 030-25 91-0, E-Mail: feedback@autobild.de

FOTO: PRIVAT
Die Rechte zur Nutzung von Artikeln für elektronische Pressepiegel erhalten Sie über die PMG Presse-Monitor GmbH, Tel. 030-28 49 30, info@presse-monitor.de oder www.presse-monitor.de. Das Papier von AUTO BILD Spezial ist umweltfreundlich und recycelbar. Zur Herstellung wurde ausschließlich chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet. Informationen zum Datenschutz finden Sie unter [autobild.de/datenschutz](#). Sie können diese auch schriftlich anfordern unter: Axel Springer Deutschland GmbH, Axel-Springer-Straße 65, 10969 Berlin.

ISSN 0341-6844

GOOD BUY.

Besser beraten mit **AUTO BILD** – alles,
was beim Autokauf wichtig ist.



INHALT

SERVICE

- Die besten Elektroautos aus zweiter Hand 6
Ganzjahresreifen im großen Vergleichstest 22

REPORTAGE

- Fahrschule Netzow - gestern, heute, morgen 12
Moderator Günther Jauch zur Führerscheinreform 15
Sind meine Daten im Auto sicher? 18
TÜV-Tester mit besonderen Aufgaben 28

TÜV-MÄNGELREPORT

- Um diese Mängelarten geht es 32
Die Tops & Flops in allen Altersklassen 34
Klassensieger und Sieger Langzeitqualität 38
So lesen Sie den TÜV-Report 40
Katalog: 216 Autotypen im TÜV-Urteil 41
Zahlenspiegel - alle Mängel im Detail 164



Eis-Eilige: Gute Ganzjahresreifen können Winterreifen ersetzen. AUTO BILD weiß, welche das sind **S. 22**



Mit Herz und Hirn: Wie eine Hamburger Fahrschule seit drei Generationen den Weg zur Fahrerlaubnis ebnet **S. 12**



Buntes Programm: Ob Karnevalswagen, Stabmixer oder Überraschungsei - der TÜV ist immer dabei **S. 28**

Die wichtigsten Autos im TÜV-Urteil



Der VW Polo ist ein solider Kleinwagen mit vielen Talenten - aber nicht ohne Fehler **S. 34/150/170**

FOTOS: ABD, D. MOELLER, T. SALT, O. JAMM



Typseiten

Audi A1	41	Kia Picanto	84	Seat Arona.....	126
Audi A3	42	Kia Ceed	85	Seat Ateca.....	127
Audi A6/A7	43	Kia Sportage	86	Skoda Citigo.....	128
Audi A4/A5	44	Mazda 2	87	Skoda Fabia	129
Audi Q2	46	Mazda 3	88	Skoda Scala/Rapid	130
Audi Q3	47	Mazda CX-3	89	Skoda Octavia.....	131
Audi Q4 e-tron.....	48	Mazda CX-5	90	Skoda Superb	132
Audi Q5	49	Mercedes B-Klasse	91	Skoda Kamiq	133
BMW 1er/2er	50	Mercedes A-Klasse	92	Skoda Karoq/Yeti.....	134
BMW 2er Active Tourer	51	Mercedes C-Klasse	94	Skoda Kodiaq	135
BMW 3er/4er	52	Mercedes E-Klasse	96	Skoda Enyaq	136
BMW 5er/6er	54	Mercedes GLC/GLK	97	Smart Fortwo	137
BMW X1.....	55	Mercedes GLE/ML	98	Suzuki Swift	138
BMW X3/X4	56	Mini	99	Suzuki Vitara/Grand Vitara	139
BMW X5/X6	57	Mini Cooper SE	100	Tesla Model 3	140
BMW i3	58	Mitsubishi Space Star	101	Tesla Model Y	141
Citroën C3	59	Nissan Micra	102	Toyota Aygo	142
Citroën Berlingo	60	Nissan Qashqai	103	Toyota Yaris	143
Cupra Formentor	61	Opel Adam	104	Toyota Yaris Cross	144
Dacia Sandero	62	Opel Corsa	105	Toyota Corolla/Auris	145
Dacia Duster	63	Opel Corsa-e	106	Volvo XC 60	146
Dacia Spring	64	Opel Astra	107	VW Up	147
Fiat 500	65	Opel Insignia	108	VW e-Up	148
Fiat 500e	66	Opel Crossland X/Meriva	109	VW Beetle	149
Fiat Panda	67	Opel Mokka	110	VW Polo	150
Ford Fiesta	68	Opel Mokka-e	111	VW ID.3	151
Ford Puma	69	Opel Grandland/X	112	VW Golf	152
Ford Focus	70	Peugeot 308	113	VW Passat	154
Ford Mondeo	71	Peugeot 207/208	114	VW Caddy	155
Ford B-Max	72	Peugeot e-208	115	VW Golf Sportsvan/Golf Plus	156
Ford C-Max	73	Peugeot 2008	116	VW Touran	157
Ford S-Max	74	Renault Twingo	117	VW Sharan	158
Ford EcoSport	75	Renault Twingo Z.E.	118	VW T-Cross	159
Ford Kuga	76	Renault Clio	119	VW T-Roc	160
Hyundai i10	77	Renault Zoe	120	VW ID.4/ID.5	161
Hyundai i20	78	Renault Mégane	121	VW Tiguan	162
Hyundai i30	79	Renault Captur	122	VW Touareg	163
Hyundai Tucson/ix35	80	Seat Ibiza	123		
Hyundai Kona	81	Seat Leon	124		
Hyundai Kona Elektro	82	Seat Alhambra	125		

ICH KAUF EINE

Neu sind sie nach wie vor teurer als Verbrenner – zum Glück wächst auf dem Gebrauchtmärkt das Angebot an jungen Elektroautos. Wir erklären die spannendsten Stromer und verraten, was gute Exemplare kosten

TESLA MODEL X | DER SHOW-MASTER

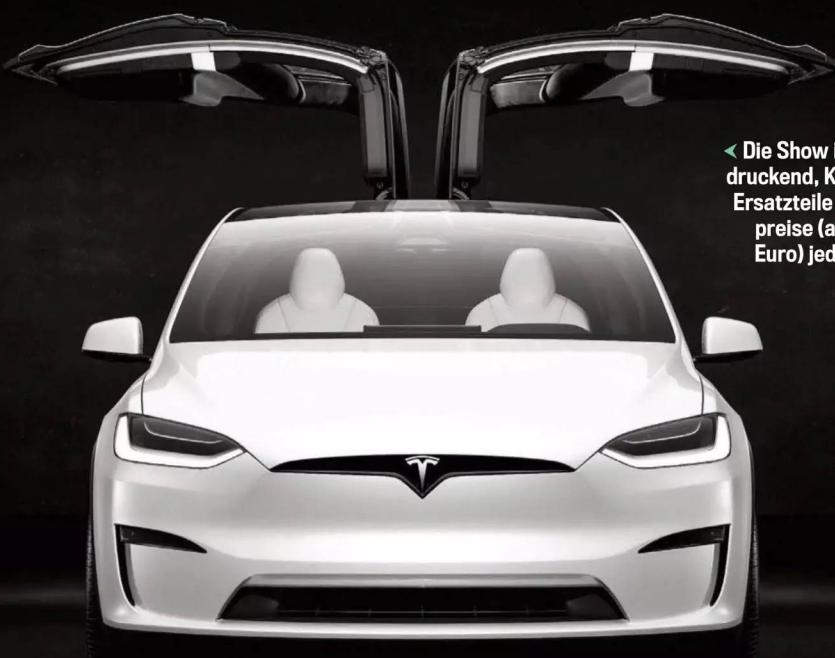
Der große Tesla wirkt wie ein Raumschiff auf Rädern. Er bietet neben spektakulären Flügeltüren eine top Reichweite (real 350 bis 500 km), hohe Fahrleistungen und starke Software. Allerdings ist er ziemlich schwer, wirkt in der Stadt unhandlich und mutet seinen Fans eine Verarbeitung zu, die nur eingeschränkt mit den Standards im Premiumsegment mithält. Die Stromkosten sind dafür vergleichsweise günstig, das große Supercharger-Ladenetzwerk erleichtert Langstrecken spürbar. Dafür ist die Versicherung teuer. Eine Besonderheit sind die vielen verfügbaren Sitzkonfigurationen: Es gibt Fünfsitzer, Sechssitzer mit Executive-Sitzanlage in Reihe zwei sowie einen Siebensitzer als Goodie für Großfamilien. Bereits ab 25 000 Euro finden sich inzwischen solide Angebote.

Markteinführung	2015
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 350 - 500 km
Akku-Speichergöße (netto)	58,5-96 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 120-250 kWh
Leistung	333 bis 1020 PS
Abmessungen (L/B/H)	5037/1999/1684 mm
Preisspanne	24 950-94 900 Euro

▼ Mit einer Ladeflat für das Supercharger-Netzwerk wurde der X bis 2017 verkauft



▲ Digitalcockpit mit bis zu 17 Zoll großem Zentraldisplay. Die Software ist gut, teils nerven der Verzicht auf Schalter und das optionale Yoke-Lenkrad



◀ Die Show ist beeindruckend, Kosten für Ersatzteile und Neupreise (ab 110 000 Euro) jedoch auch



Eine betont aufrechte Karosserie macht den EQB zu einer markanten Erscheinung. Der Energieverbrauch ist nur durchschnittlich.

35 000 €



MERCEDES EQB | ICH WOLLT, ICH WÄR EIN VAN

Als hochwertig gemachtes Elektro-SUV mit viel Platz, optional sieben Sitzplätzen und MBUX-Infotainmentsystem vereint der EQB dezentes Markenprestige mit Familiensinn. Mit 300 bis 350 Kilometer Reichweite ist das leer mindestens 2,1 Tonnen schwere Modell kein Star der Langstrecke, aber bis auf die mäßige Zuladung von rund 400 Kilogramm voll alltagstauglich und als Erstwagen geeignet. Preislich geht es beim EQB 250 mit Frontantrieb momentan bei rund 30 000 Euro los für seriöse Gebrauchte. Kostspielige Extras und 4Matic-Allrad der stärkeren EQB 300- und EGB 350-Versionen sind jedoch oft Preisbooster. Brauchbar: bis zu 1700 Kilogramm Anhängelast. Wichtig vor dem Kauf: Batteriegesundheit (SoH-Wert) sowie Servicehistorie checken. 2024 gab es ein dezentes Facelift für die Baureihe, das Plug & Charge sowie etwas mehr Reichweite brachte. Wer Familien-E-Mobilität mit Stern kaufen möchte und viel Raum schätzt, macht wenig falsch. Performance- oder Schnellladefans sollten besser anderswo schauen.

Markteinführung	2021
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 300 - 350 km
Akku-Speichergröße (netto)	66,6 - 70,5 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 100 kWh
Leistung	190 - 292 PS
Abmessungen (L/B/H)	4684/1834/1691 mm
Preisspanne	25 590 - 55 900 Euro

SMART EQ (453) | DAS SPARSCHWEIN

Wie für die Stadt gemacht ist der kleine Elektro-Smart. Der EQ macht seinem neuen Namen ab 2018 alle Ehre, ganz im Gegensatz zu den jüngeren, in China gebauten SUV-Modellen. Mit nur 2,70 Meter Länge ist er unschlagbar beim Parken, sein freundlicher Look wirkt noch immer enorm frisch. Der Akku des Zweisitzers reicht real für rund 80 bis 160 Kilometer, was im städtischen Betrieb durchaus ausreichen kann. Mit 82 PS geht der von Renault zugekauften E-Antrieb lustvoll zur Sache. Größendiät ist hier kein Verzicht, die Aura des kleinen Smart ist je nach Konfiguration clever bis dezent luxuriös. Typische Mängel sind verschlissene Motorlager, der hoppelige Fahrkomfort, das altbackene Infotainment sowie über die Baureihe streuend verschiedene Verarbeitungsschwächen.



Cooles Cockpit mit Retro-Elementen im Stil der Marke. Ergonomie okay, Infotainment jedoch ziemlich mau

9000 €



▲ Der Smart EQ setzt auf minimalistischen Charme und Kindchenschema. Für größeren Platzbedarf gab es einen etwas längeren Viertürer

Markteinführung	2018
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 80 - 160 km
Akku-Speichergröße (netto)	16,7 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 22 kWh (AC)
Leistung	60 - 82 PS
Abmessungen (L/B/H)	2695/1663/1565 mm
Preisspanne	6490 - 27 000 Euro

GEBRAUCHTWAGEN

15 000 €



Optisch unterscheidet sich der e-Golf nur in Details wie einem anderen Grill und sichelförmigem Tagfahrlicht von den Verbrennervarianten

VW E-GOLF | KEINE EXPERIMENTE

Voll elektrifiziert war der e-Golf für VW ein wichtiger Brückenkopf. Auf der gleichen Basis wie seine Verbrennerbrüder aufbauend, übernahm er viele Stärken der siebten Golf-Generation und sollte Lust auf Elektro machen. Dezentes Design, gute Ergonomie und aufwendige Detaillösungen erinnern an die Vollwert-Ära von VW. Wer heute nach dem 2020 ausgelaufenen e-Golf sucht, findet ein recht großes Angebot vor. Bis zum Facelift hatte das Modell 115 PS und einen nur 20,5 kWh großen Akku. Ab Facelift sind es 136 PS und immerhin 32 kWh. Ladegeschwindigkeit und Reichweite passen eher zu einem Zweitwagen, der idealerweise auch zu Hause geladen werden kann. Achtung: Ein CCS-Ladeanschluss war nicht Serie. Bei vor Mitte 2017 ausgelieferten Exemplaren ist die Werks-Akkugarantie inzwischen abgelaufen. Die Ergebnisse im TÜV-Report waren in den letzten Jahren hervorragend, jedoch sollten Interessenten vor dem Kauf ein Auge auf Bremsen und Achslager werfen sowie die noch vorhandene Restkapazität des Akkus professionell prüfen lassen.

Markteinführung	2014
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 120 - 230 km
Akku-Speichergröße (netto)	20,5-32 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 40 kWh
Leistung	115 - 136 PS
Abmessungen (L/B/H)	4270/1799/1482 mm
Preisspanne	10 000 - 20 000 Euro

KIA EV6 | HIGHTECH MIT CHARAKTER

Wahre Schönheit kommt von innen, weiß der Volksmund. Bei Kia steckt unter der arg ambitioniert gestalteten Außenhaut des 2021 vorgestellten EV6 tatsächlich reichlich innovative Technik, die man von einer sportlich angehauchten E-Mittelklasse normalerweise nicht erwarten würde. Die Akkus sind 58 bis 84 kWh groß, was für rund 300 bis 400 Kilometer Praxisreichweite sorgt und den EV6 langstreckentauglich macht. Je nach Ausführung gibt es Heck- oder Allradantrieb. Absolut nicht selbstverständlich sind 800-Volt-Ladetechnik, bidirektionales Laden und eine sehr flotte Ladeleistung (am Schnelllader bis zu 258 kW). Mit der wunderbar unvernünftigen GT-Variante mit 585 PS (Facelift 609 PS) und 740 Nm Drehmoment wird die Crossover-Limousine, zumindest in mittleren Geschwindigkeitsbereichen, zum Porsche-Panamera-Schreck. Eine weitere Stärke: Nicht nur für die Hochvolttechnik, sondern umfassend gelten sieben Jahre oder 150 000 Kilometer Neuwagengarantie.



Digitales Cockpit mit zwei 12 Zoll großen Bildschirmen. Sehr ordentlich sind Verarbeitung und Materialauswahl

30 000 €



Das polarisierende Design dämpft oft die Käuflust. Doch die Technik ist top!

Markteinführung	2021
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 300 - 400 km
Akku-Speichergröße (netto)	58-84 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 180 - 258 kWh
Leistung	170-585 PS
Abmessungen (L/B/H)	4680/1880/1550 mm
Preisspanne	25 000 - 65 000 Euro

20 000 €

Im Segment der elektrischen Mini-SUV gehört der e-2008 zu den ansehnlichen Typen. 2023 wurde der Look gestrafft



PEUGEOT E-2008 | SCHICK FÜR DIE MASSE

Wie man ein charmantes, vollektrisches Mini-SUV kostengünstig konstruiert, das wissen die Franzosen. Der bereits 2020 eingeführte e-2008 basiert wie der Opel Corsa-e und der DS3 Crossback auf der e-CMP-Plattform des Stellantis-Konzerns. Der Look des kleinen Löwen-SUV ist adrett, sein Innenraum langt für kleine Familien. Weitere Vorteile: bereits heute recht weit verbreitete E-Technik, ein Mehr an Aftermarket-Teilequellen und recht günstiger Unterhalt. Der 46 kWh große Akku reicht je nach Fahrprofil für 200 bis 300 Kilometer, was eher für den Nahverkehr als die Langstrecke taugt. DC-Laden ist mit maximal 100 kWh zügig möglich. Im Sommer 2023 gab es eine Modellpflege mit aufgefrischter Front, Softwareupdate und einem effizienteren 51-kWh-Akku (NMC-Technologie mit hoher Speicherdichte). Diese Modelle sind aktuell gebraucht noch teurer. Typische Mängel: Störungen durch defekte 12-Volt-Batterien, fehlerhafte Klimakompressoren, ausfallende Sensoren und ein eher mäßiges Infotainment-Erlebnis.

Markteinführung	2020
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 200 - 300 km
Akku-Speichergröße (netto)	46,3 - 51 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 100 kWh
Leistung	136 - 156 PS
Abmessungen (L/B/H)	4300 / 1770 / 1530 mm
Preisspanne	13 900 - 43 900 Euro

30 000 €

POLESTAR 2 | SCHWEDEN-CHINESE

In China gebaut, setzt der designorientierte Polestar 2 voll auf skandinavisches Flair. Die Studie war 2016 noch als Volvo Concept 40.2 gelabelt, technische Basis des Serienmodells ist die CMA-Architektur von Volvo/Geely. In der Praxis beeindrucken die Motoren der Mittelklasselimousine mit bis zu 476 PS Leistung, seit dem 2024er-Facelift gibt es außerdem maximal 205 kWh Ladeleistung. Typisch sind Infotainment-Ausfälle, Federbein- und Antriebswellenprobleme. Auch die Elektronik läuft nicht immer perfekt: Connectivity-Modul, instabile Infotainmentsoftware und vereinzelte Ladeabbrüche nerven. Viele Fehler traten im Zusammenhang mit entladenen 12-Volt-Batterien auf. Für Gebrauchtkäufer attraktiv ist der bemerkenswert hohe Wertverlust.

Markteinführung	2020
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 300 - 400 km
Akku-Speichergröße (netto)	61 - 79 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 135 - 205 kWh
Leistung	224 - 476 PS
Abmessungen (L/B/H)	4606 / 1859 / 1479 mm
Preisspanne	22 900 - 57 900 Euro

Für eine familientaugliche E-Limousine ist der Polestar 2 ziemlich kompakt

► Ein Novum war bei der Vorstellung das Infotainment, welches auf der Android-Auto-Architektur aufbaut

GEBRAUCHTWAGEN



Der Kombi Sport Turismo (Foto unten) ist als Gebrauchter spürbar teurer als die Limousine

60 000 €



AUF DEN AKKU KOMMT ES AN

Nicht jeder Akku altert gleich. Um Frust nach dem Kauf zu vermeiden, sind Akku-Checks gebrauchter E-Autos ratsam. Die österreichische Firma Aviloo wurde 2018 als Start-up gegründet und bietet herstellerunabhängige Diagnosen des State of Health (SoH) für diverse Hochvoltakkus an. Die Dienstleistung wird inzwischen von vielen Autohändlern, Prüforganisationen und Leasinggesellschaften genutzt, kann aber auch von Privatpersonen gebucht werden. Der Ablauf ist simpel: Ein Tester wird mit der OBD2-Schnittstelle des Autos verbunden – nach rund drei Minuten liefert ein Flash-Akkutest die Daten für ein SoH-Zertifikat, das die Restkapazität des Fahrzeugakkus in Prozent angibt. Noch aussagekräftiger ist der vom TÜV Austria zertifizierte Premiumtest, der über einen Akkuyzyklus oder mehrere Tage misst. TÜV Süd und TÜV Nord arbeiten bei ihren SoH-Tests mit Aviloo zusammen. Batteriezertifikate, sorgen für Transparenz und Sicherheit am E-Auto-Markt.

PORSCHE TAYCAN | GÜNSTIG GEWORDEN

Als Meilenstein galt der Taycan bei seiner Einführung: Die erste vollelektrische Sportlimousine von Porsche setzte auf feinste E-Technik für die Oberklasse. 800-Volt-Technik und beeindruckende Schnellladekompetenzen sind Standard. Einzigartig ist die Dynamik dank 2-Gang-Getriebe und Hinterachslenkung. Design und Komfortfeatures werden dem Luxusanspruch der Marke gerecht. Der Innenraum versucht mit tollem Cockpit und enormen Individualisierungen der elitären Klientel zu schmeicheln, jedoch zu sündhaft teuren Preisen von teils über 250 000 Euro. Die angepeilte Neuwagenkundschaft übte unerwartet Kaufzurückhaltung, auch gebraucht ist der Taycan alles andere als ein Schnelldreher. Dies führt dazu, dass man bereits für 50 000 Euro seriöse Exemplare mit überschaubaren Laufleistungen findet.

Die Softwareprobleme waren bis 2022 groß, wurden oft durch Updates gelöst. Außerdem: Ladeprobleme, Heizungsausfälle, teils Unterbodenschäden und Rückrufe in puncto Hochvoltakkus.

◀ Cockpit mit klarer Porsche-DNA: sehr gute Verarbeitungsqualität, gute Ergonomie

Markteinführung	2019
Reichweite (Realbetrieb)	ca. 300 - 500 km
Akku-Speichergröße (netto)	71 - 97 kWh
Ladegeschwindigkeit	max. 225 - 320 kWh
Leistung	408 - 1034 PS
Abmessungen (L/B/H)	4962/1966/1378-1412 mm
Preisspanne	47 900 - 244 900 Euro

216 km**

96%*

BATTERIEZERTIFIKAT

Teststart: 30.01.2024 Durchgeführt von: AVILOO GmbH

Fahrzeuginformationen		Analyseergebnisse	
Marke	Volkswagen	Tatsächlich nutzbare Energie (100% - 0)	30,14 kWh
Modell	e-Golf - 35,8 kWh	Nutzbare Energie Neuzustand**	31,5 kWh
Baujahr	2020	Verbleibende Reichweite (WLTP)**	211 km - 221 km
FIN	288 VWADLB6047J	Elektrische Reichweite	220 km - 231 km
Batterieseriennummer		Neuzustand(WLTP)**	

Messdaten:

	Start	Ende
Ladezustand	100 %	10 %
Zelltemperatur min.	7,5 °C	9,5 °C
Zelltemperatur max.	11,5 °C	11,5 °C
Zellspannung min.	4,1 V	3,52 V
Zellspannung max.	4,11 V	3,54 V
Kilometerstand	33.003 km	33.162 km

Dr. Marcus Berger
CEO und Partner

Wolfgang Berger MBA
CSO und Gründer

Nikolaus Mayerhofer
CTO und Gründer

◀ Schwarz-blau auf weiß lässt sich im Aviloo-Gutachten der Zustand des teuren Hochvoltakkus nachvollziehen

SO GUT (ODER SCHLECHT) SIND E-AUTOS BEIM TÜV

18 Elektromodelle fahren im AUTO BILD-TÜV-Report 2026 mit.
Von Top bis Flop ist alles dabei



ES HAT EINE WEILE GEDAUERT, inzwischen sind sie etabliert: Elektroautos im TÜV-Report. 10 waren es im vergangenen Jahr, 18 sind es diesmal. Wie gut sie bei der Hauptuntersuchung (HU) abschneiden und wie ihre sonstigen Eigenschaften aus Expertensicht zu beurteilen sind, erklären die Typseiten im Heft.

Die wichtigste Erkenntnis: E-Autos schneiden beim TÜV weder besser noch schlechter ab als Verbrenner. Stromer – aber eben nicht alle – haben ihre eigenen typischen Schwachstellen. Welche das sind, lesen Sie hier: Audi Q4 e-tron (Seite 48), BMW i3 (58), Dacia Spring (64), Fiat 500e (66), Hyundai Kona Elektro (82), Hyundai Ioniq 5 (83), Mini Cooper SE (100), Opel Corsa-e (106), Opel Mokka-e (111), Peugeot e-208 (115), Renault Twingo Z.E. (118), Renault Zoe (120), Skoda Enyaq (136), Tesla Model 3 (140), Tesla Model Y (141), VW e-Up (148), VW ID.3 (151), VW ID4/ID.5 (161).

Da die erste HU nach zwei bzw. drei Jahren stattfindet und die statistische Auswertung eine Mindestzahl von Prüfungen erfordert, fehlen einige spannende E-Modelle als Typseite im Heft. Sie sind Bestandteil der Kaufberatung auf den vorangegangenen Seiten.

ELEKTROAUTOS – DIE RANGLISTE*

Typ	Mängelquote (%)	Laufleistung (km)	Platzierung
Mini Cooper SE	3,5	27 000	6
Audi Q4 e-tron	4,0	42 000	8
Fiat 500e	4,2	26 000	11
BMW i3	4,6	28 000	23
Renault Twingo Z.E.	4,6	25 000	23
Hyundai Kona Elektro	4,8	37 000	29
Hyundai Ioniq 5	4,9	46 000	32
VW ID.3	5,5	35 000	44
VW ID.4/ID.5	6,1	47 000	55
VW e-Up	6,9	29 000	72
Peugeot e-208	7,0	35 000	76
Renault Zoe	8,1	32 000	85
Opel Corsa-e	8,4	30 000	88
Opel Mokka-e	8,6	26 000	92
Skoda Enyaq	9,1	51 000	93
Dacia Spring	13,0	26 000	107
Tesla Model 3	13,1	56 000	108
Tesla Model Y	17,3	55 000	110

▲ Mit seinem 800-Volt-System kann der Hyundai Ioniq 5 ultraschnell aufladen

*Platzierungen und Anteil erheblicher Mängel in Prozent bei der ersten Hauptuntersuchung nach zwei bis drei Jahren (10 Fahrzeuge im Ranking); durchschnittliche Laufleistung des Fahrzeugtyps. Die ausführlichen Wertungen zu den einzelnen Modellen lesen Sie auf den Typseiten in diesem Heft

VORFAHRT HAT DER MENSCH



Bettina Netzow (l.) und ihre Tochter Aline Hoffmann leiten die Fahrschule in 2. und 3. Generation

Preisexplosion und zu hohe Anforderungen haben die Debatte um den Führerschein angeheizt. Nun soll's eine Reform richten. Wir besuchten eine Hamburger Fahrschule, die den Weg zur Fahrerlaubnis seit drei Generationen begleitet und weiß, was bei der Ausbildung zählt

EINE RIESIGE BAUSTELLE blockiert für Wochen die Straße zur Fahrschule Netzow. Typisch für Hamburg, typisch für die Widrigkeiten im Fahrschulalltag. „Der Verkehr nimmt seit Jahren massiv zu, überall Baustellen, andere Autofahrer drängeln, überholen, lassen einen nicht einfädeln“, sagt Aline Hofmann (37), und Bettina Netzow (65) fügt hinzu, was die Folgen sind: „Angstgefühle und Überforderung der Schüler.“ Beide betreiben die Fahrschule in zweiter und dritter Generation, sind Mutter und Tochter.

Schon ist man mitten in der aktuellen Führerscheindiskussion. Knapp jeder Zweite hat bundesweit die Theorieprüfung im letzten Jahr nicht bestanden, über ein Drittel ist in der Praxis gescheitert. Das kostet. Mit durchschnittlich 2500 bis 4500 Euro wird der Führerschein zum Luxusgut. Was sind die Gründe?

Konnten wir früher besser fahren? Oder sind die Anforderungen extrem gestiegen?

1958 gründete Bettinas Vater Fritz Fölck die gleichnamige Fahrschule, fuhr VW Käfer und baute 1965 das aktuelle Gebäude im Hamburger Stadtteil Osdorf. Im Frühjahr dieses Jahres starb er im Alter von 95 Jahren. „Ich werde öfter angeprochen von Leuten, die bei meinem Opa gelernt haben, was für ein toller Mann er gewesen sei. Das macht mich stolz“, sagt Aline. „Ihm flogen die Herzen zu“, weiß auch Bettina, die bei ihm mit 18 das Fahren lernte, seit 1984 als Fahrlehrerin im Familienbetrieb arbeitet und diesen zehn Jahre später übernahm. Ihr Führerschein war eine schnelle Nummer, wenige Fahrstunden, die Prüfung habe gerade mal 15 Minuten gedauert.

Heute benötigen Hamburger Fahrschüler im Schnitt 50 Stunden, inklusive

▲ **Analoger Theorieunterricht: Die Beleuchtungsschautafel aus den 1960ern ist nur noch Deko**

▼ **Die Fahrschule hat Gründer Fritz Fölck selbst gebaut. Auflage der Stadt 1965: Bis zum Besuch von Queen Elizabeth musste der Vorgarten hübsch sein. Das ist er bis heute**



zwölf Sonderfahrten. Die Prüfung dauert 55 Minuten, davon 30 Minuten Fahrzeit. „Der Führerschein ist schwer, du musst gut sein, um zu bestehen“, sagt Bettina und fährt fort: „Zehn Minuten Abfahrkontrolle, Sicherheitscheck zum Auflockern. Dann fährt der Akku runter, Angstgefühle auf der Autobahn kommen auf, du brauchst wieder einen klaren Kopf. Und die letzten Minuten sind richtig hart.“ Prüfungsangst komme oft noch dazu. Trotzdem liegt die Durchfallquote in ihrer Schule unter dem Durchschnitt.

Oft seien die Eltern die treibende Kraft bei der Anmeldung, weiß die Fahrlehrerin. Dann fehle es dem Nachwuchs mitunter an Ehrgeiz. Viel motivierter seien die Anwärter des Führerscheins mit 17, begleitetes Fahren. „Ich merke schon in der ersten Stunde, wie der Fahrstil zu Hause ist. Wie rasant oder wie vorsichtig. Fahrängste der Eltern können sich auch auf die Kinder übertragen“, sagt Bettina. Den meisten jungen Leuten fehle jedoch die Wahrnehmung des Straßenverkehrs, weil sie schon als Kinder auf der Rückbank durch digitale Geräte abgelenkt waren. Und noch heute geht der Blick alle paar Minuten aufs Handy.

Hinzu kommt der durchgetaktete Alltag. Die Generation Z müsse viel leisten. „Zwischendurch huschen sie schnell hierher und sind einfach kaputt.“ Das geht auf Kosten von Konzentration und Vorbereitungszeit. Den Theorie-Präsenzunterricht ganz abzuschaffen, hält Bettina für keine gute Idee. „Die Gruppenarbeit kann manchmal fördernd sein.“ Sie möchte aber nicht, dass jemand in der letzten Reihe sitzt und am Handy daddelt oder einschläft. „Dann sage ich, es ist nicht schlimm, dass du müde bist. Aber komme besser fit zur nächsten Stunde wieder.“

Fahrschulbügeln waren gestern. Die Theorie wird längst per App gebüffelt, die Fahrschule Netzow empfiehlt etwa „Fahren-Lernen Max mit DriversCam“ inklusive aufeinander abgestimmtem Lernkartensystem, Praxistest und Vorbereitung zur Theorieprüfung. Für Tochter Aline, die seit 2015 vom Bei- >>



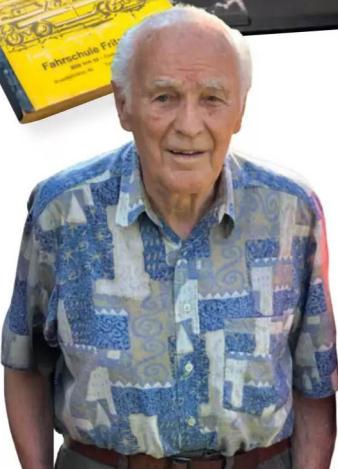


► Ein VW ID.3 zählt zum Fahrzeugpool. Assistenzsysteme spielen in den Privatautos der Schüler oft noch keine Rolle



► Theorie im Wandel der Zeit: Der Laptop hat die Lernfibel ersetzt

► Fritz Fölk hat die Fahrschule auf Erfolgskurs gebracht. Stand heute: über 400 Topbewertungen bei Google



► fahrersitz aus lehrt, ist auch hierbei der persönliche Kontakt wichtig. „Hängt mal jemand, kann ich das im System sehen. Wenn ich es zeitlich schaffe, schreibe ich ihn an und frage: ‚Deine App leuchtet noch rot, gibts Probleme beim Lernen?‘“ So könnte man auch schon mal pushen.

Überhaupt geht es nicht nur darum, Leuten das Fahren beizubringen, sondern auch um die Psyche der Schüler, finden Mutter und Tochter. Empathie sei wichtig. „Meine Mutter hat in meiner Teenagerzeit schon gesagt, dass die Fahrschüler bei ihr im Auto mehr über ihre Probleme reden als im Elternhaus“, erzählt Aline. Das hat sich bis heute nicht geändert. Und je nach Tagesform der Schüler müssen die Fahrlehrinnen und ihre fünf weiteren Kollegen reagieren, auch mal trösten. Wie etwa im Fall des Fahrschülers, der nach seinem Urlaub sagte, dass sein Vater überraschend gestorben sei. „Wir können doch jetzt nicht fahren!“, war Bettinas bestürzte Reaktion. Das gehe schon, sagte der Schülter. Sie sind dann trotzdem einfach herumgefahren, ohne festes Ziel, und haben ein bisschen geredet. Fahrlehrer sind eben auch Psychologen, bestätigen beide Frauen.

Genauso gibt es viele heitere Momente im Fahrralltag, wenn sich etwa Prüflinge „Links-Rechts“ auf ihre Hände schreiben, Post-its mit Hinweisen wie „In Einbahnstraßen immer links einordnen“ auf den Beifahrer-Armaturenträger kleben oder überraschend das Auto mit Glücksbringern dekorieren. „Da sagte der Prüfer, die Stofftiere können alle mitfahren, wir müssen sie nur umsetzen, damit sie die Sicht nicht behindern“, erinnert sich Bettina. Auch wenn manche Menschen in den sozialen

Netzwerken Horrorstories verbreiten, von den Prüfern sei keiner daran interessiert, jemanden durchfallen zu lassen. „Die TÜV-Prüfer sind emphatisch und geben sich Mühe, dass die Schüler bestehen.“ Auch die Fahrlehrerinnen selbst sind bei jeder Prüfung noch aufgeregter und stecken es nicht so einfach weg, wenn jemand durchfällt. „Hat jemand bestanden, weiß ich, ich hab meinen Job gut gemacht.“

Die Zahl der aktuell 1169 Fragen für die theoretische Prüfung könne man ruhig verschlanken, mehr Fahrsimulation halten beide Frauen jedoch nicht für hilfreich. Einen Fahrsimulator haben sie bislang noch nicht im Schulungsraum. „Vor Ort fühlt sich das für den Schüler super an, der Simulator korrigiert und gibt Anweisungen. Dann kommt es doch mal zum Crash mit einem Motorrad. Aber du weißt auch, dir passiert ja nichts“, sagt Bettina. Sobald die Schüler im echten Straßenverkehr den Motor abwürgen, werden sie panisch. „Sie müssen verstehen, dass Autofahren nicht digitales Leben ist, sondern dass es um Leben und Tod gehen kann.“ Und sie möchte, dass das, was wir beibringen, in Fleisch und Blut übergeht, Abstand halten sei zum Beispiel das A und O.

Zielführender im Hinblick auf die Führerscheinreform findet Bettina den Automatikführerschein B197. Das erleichtert die praktische Prüfung, bei der sich die Fahrschüler auf den Verkehr statt aufs Schalten konzentrieren können. Mit zehn zusätzlichen Stunden im Schaltwagen und einer 15-minütigen Testfahrt mit dem Fahrlehrer können sie später auch Schaltwagen fahren. Eines sei klar: Die Durchfallquote muss sinken, die Sicherheit auf den Straßen aber ganz weit oben bleiben.

Sabine Franz



Fani Zaneta, Referentin für Fahrerlaubniswesen und Verkehrssicherheit beim TÜV-Verband in Berlin

TÜV-VERBAND: FÜHRERSCHEIN MUSS BEZAHLBAR SEIN

Ziel des Bundesverkehrsministeriums ist: runter mit den Kosten, rau mit Effizienz bei der Fahrausbildung. Im Gespräch sind weniger Sonderfahrten, ein Drittel weniger Fragen in der Theorieprüfung, mehr Fahrsimulation. Neuerungen begrüßt auch der TÜV. „Mehr Transparenz bei Durchfallquoten und digitales Lernen sind Schritte in die richtige Richtung“, sagt Fani Zaneta vom TÜV-Verband. Fahrschüler sollen sich etwa online über Kosten und Durchfallquoten aller Fahrschulen informieren können, um Vergleichsmöglichkeiten zu haben.

Kritisch sieht der TÜV die geplante Verkürzung der Fahrzeit bei der praktischen Prüfung auf 25 Minuten. „Das wäre ein Rückschritt für die Fahranfängersicherheit. Die Prüfungsduer muss so bemessen sein, dass eine umfassende Beurteilung der Fahrkompetenz in einem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen möglich ist. Eine „Fahrprüfung light“, bei der Effizienz vor Gründlichkeit steht, darf es nicht geben!“, betont Zaneta. Was die Reform aus Sicht des TÜV-Verbands außer Acht lässt, sind schärfere Sanktionen, um den An-

stieg der Täuschungsversuche in den Theorieprüfungen einzudämmen. Der TÜV schlägt darüber hinaus verbindliche und bundesweit einheitliche Lernstandskontrollen vor, bevor Schüler zur Prüfung zugelassen werden. Für den Theorieunterricht sollten fundierte Blended-Learning-Konzepte – ein Mix aus Präsenzveranstaltungen und digitalen Lehrmethoden – entwickelt und umgesetzt werden. Fahrsimulatoren könnten zum Schalttraining oder Üben komplexer Situationen wie Überholmanöver genutzt werden.

„Apps sind eine Riesenhilfe“

Günther Jauch liebt Autos und gibt bei „Wer wird Millionär?“ auch mal den Fahrlehrer für die Kandidaten. Für uns machte er sich Gedanken zur Führerscheinreform

DURCHFALLQUOTEN VON FAST 50 PROZENT sowohl bei der theoretischen als auch bei der praktischen Prüfung? Dazu Durchschnittskosten von 4000 Euro, bis man den Lappen in der Tasche hat? Geht's noch, denkt sich unsereins und erinnert sich: Vor zugegeben gut 50 Jahren benötigte ich 15 Stunden – die in Wirklichkeit nur jeweils 40 Minuten dauerten – à 23 Mark.

Gelernt habe ich auf einem VW Käfer. Dazu kamen noch fünf Stunden für den Motorradführerschein Klasse 1. Okay, ich hatte schon zwei Jahre Kleinkraftrad erfahrung auf einer Kreidler Florett. Bestanden habe ich jeweils auf Anhieb. Natürlich, die Theorie büffeln war mit Bögen und nicht ganz billigen Büchern mühsam.

Heute erleichtern Apps die Bewältigung von immerhin 1200 Fragen. Immer, wenn man eine Frage richtig beantwortet hat, taucht sie nicht mehr auf. Einfacher geht's eigentlich nicht. Und wer zehnmal hintereinander dieselbe Frage falsch beantwortet, hat ein grundsätzliches Problem. Apps sind eine Riesenhilfe und stehen eigentlich für ein narren-sicheres Schimpansensystem.

Bleibt die Praxis: Wie gehen mir Rechtsfahrgesetz oder Schulterblick in Fleisch und Blut über? Das muss mir schon jemand vernünftig erklären. Und als Beifahrer im Auto habe ich natürlich früher nach vorn auf die Straße geschaut – und nicht wie heute ständig aufs Handy. Das hat den Blick auf und das Verständnis für Verkehrssituationen auch ohne Führerschein geschärft.

Könnten denn teure Fahrstunden nicht auch billiger im Simulator stattfinden? Vielleicht zum Teil, aber ich glaube, dass man den wirklichen Straßenverkehr nicht mit einem Videospiel verwechseln sollte.

Und schließlich: Schon in meiner Jugendzeit kannten wir die Fahrschulen, die einem weismachen wollten, dass man weitere Stunden buchen müsse, um sicherer zu werden. In Wirklichkeit konnten die Fahrlehrer letztlich darüber entscheiden, wie oft sie die Schüler einstellten – sie waren die Herren in Sachen Prüfungsanmeldung. Eine nicht ganz faire Lösung.

Ich finde schon, dass 4000 Euro für den Führerschein zu teuer sind und eine lange Wartezeit für einen Prüfungstermin, zum Beispiel in Berlin, ein büro-



Passionierter Autofahrer: Günther Jauch am Steuer seines Oldtimers

kratischer Skandal ist. Aber wie wäre es mit ausdauerndem Üben mit Papas Auto auf einem Verkehrsübungsplatz oder zur Not auch da, wo sich noch nicht mal Fuchs und Dachs Gute Nacht sagen?

Und es gibt noch eine gute Idee: Die Bundeswehr erwägt, allen Rekrutinnen und Rekruten künftig den kostenlosen Erwerb des Führerscheins im Rahmen des Wehrdienstes zu ermöglichen. Also: Erst stillstehen, dann losfahren und dazu noch Geld sparen. Für mich war der Führerschein damals das Tor zu einer großen Freiheit – er ist es bis heute.“

▼ Ja, die Haare trug man so! Günther Jauch (69) hat seinen Führerschein 1974 gemacht und auf Anhieb bestanden



Der Moderator hat eine kleine, feine Autosammlung. Dazu zählt der Mercedes 180b „Ponton“ von 1961





ADVERTORIAL

FÜR SIE GETESTET

235/60 R 18**Test auf Skoda Enyaq**Gewichtung
in Prozent

	PIRELLI	CONTINENTAL	GOODYEAR	BRIDGESTONE
Schnee	Scorpión All Season SF 3 (107 W) ca. 590 Euro/Satz	AllSeasonContact 2 (103 T) ca. 555 Euro/Satz	Vector 4Seasons Gen-3 SUV (107 W) ca. 590 Euro/Satz	Turanza All Season 6 Enliten (107 V) ca. 545 Euro/Satz
Nass	4,4	4,4	4,4	4,4
Trocken	4,5	4,5	4,3	4,2
Gesamtnote	4,5	4,4	4,4	4,2
Platzierung	1	2	3	4
Prädikat	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut
Sterne	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★

205/45 R 17**Test auf Mazda MX-5**Gewichtung
in Prozent

	PIRELLI	CONTINENTAL	BRIDGESTONE	GOODYEAR
Schnee	Cinturato All Season SF 3 (88 W) ca. 565 Euro/Satz	AllSeasonContact 2 (88 V) ca. 560 Euro/Satz	Turanza All Season 6 Enliten (88 V) ca. 530 Euro/Satz	Vector 4Seasons Gen-3 (88 W) ca. 565 Euro/Satz
Nass	4,4	4,4	4,2	4,3
Trocken	4,4	4,4	4,3	4,2
Gesamtnote	4,4	4,4	4,3	4,3
Platzierung	1	2	3	4
Prädikat	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut ¹
Sterne	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★

¹Abwertung Bremsen Trocken**205/55 R 16****Test auf VW Golf**Gewichtung
in Prozent

	CONTINENTAL	BRIDGESTONE	PIRELLI	GOODYEAR
Schnee	AllSeasonContact 2 (94 V) ca. 395 Euro/Satz	Turanza All Season 6 Enliten (94 V) ca. 350 Euro/Satz	Cinturato All Season SF 3 (94 V) ca. 380 Euro/Satz	Vector 4Seasons Gen-3 (94 V) ca. 385 Euro/Satz
Nass	4,4	4,4	4,3	4,3
Trocken	4,5	4,4	4,4	4,3
Gesamtnote	4,5	4,4	4,4	4,3
Platzierung	1	2	2	4
Prädikat	sehr gut	sehr gut	sehr gut	sehr gut
Sterne	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

FOTOS: AVD

Die Bewertungen berechnen sich nach folgendem Schema

 5,0 - 4,6 exzellent 4,5 - 4,3 sehr gut 4,2 - 4,0 gut

Kompetent und ehrlich:
Der AvD hat insgesamt **27 Ganzjahresreifen** in drei
gängigen Größen bei Schnee, Nässe und Trockenheit
unter die Lupe genommen.



Videos auf
[www.avd.de/
reifetest](http://www.avd.de/reifetest)

			PREIS-LEISTUNGS-SIEGER
MICHELIN	FALKEN	MAXXIS	
CrossClimate 2 SUV 107 V ca. 690 Euro/Satz	EuroAll Season AS220 Pro (107 W) ca. 510 Euro/Satz	Premitra All Season AP3 SUV (107 W) ca. 470 Euro/Satz	
4,6	4,0	4,3	
4,1	4,4	4,1	
4,4	4,3	4,2	
4,3	4,3	4,2	
5	6	7	
gut ¹	gut ²	gut	
★★★★★	★★★★★	★★★★★	

¹ Abwertung Handling Nass

² Abwertung Handling Schnee

			PREIS-LEISTUNGS-SIEGER
LINGLONG	KLEBER	COOPER	
Grip Master 4S (88 W) ca. 305 Euro/Satz	Quadraxer 3 (88 V) ca. 465 Euro/Satz	Discoverer All Season (88 V) ca. 490 Euro/Satz	
4,0	4,5	4,0	
4,0	4,0	3,9	
4,3	4,0	3,9	
4,1	4,1	3,9	
5	6	7	
gut	gut	bedingt empfehlenswert ²	
★★★★★	★★★★★	★★★	

² Abwertung Nass/Trocken

			PREIS-LEISTUNGS-SIEGER
VREDESTEIN	KLEBER	LINGLONG	
Quatrac (91 V) ca. 340 Euro/Satz	Quadraxer 3 (94 V) ca. 325 Euro/Satz	Grip Master 4S (91 V) ca. 245 Euro/Satz	
4,0	4,4	4,0	
4,5	4,2	4,0	
4,2	4,2	4,3	
4,3	4,2	4,1	
5	6	7	
sehr gut	gut	empfehlenswert ¹	
★★★★★	★★★★★	★★★★★	

¹ Abwertung Schnee/Nass

■ 3,9 - 3,7 empfehlenswert

■ 3,6 - 3,5 bedingt empfehlenswert

■ < 3,5 nicht empfehlenswert

Die Einzelheiten zu den
Bewertungsbedingungen
sowie der vollständige Test
sind auf der AvD Webseite
nachzulesen



WAS MEIN AUTO VON MIR WEISS

Moderne Autos erheben immer mehr Daten – nicht nur während der Fahrt. Werden wir zum gläsernen Autofahrer?

SENSOREN

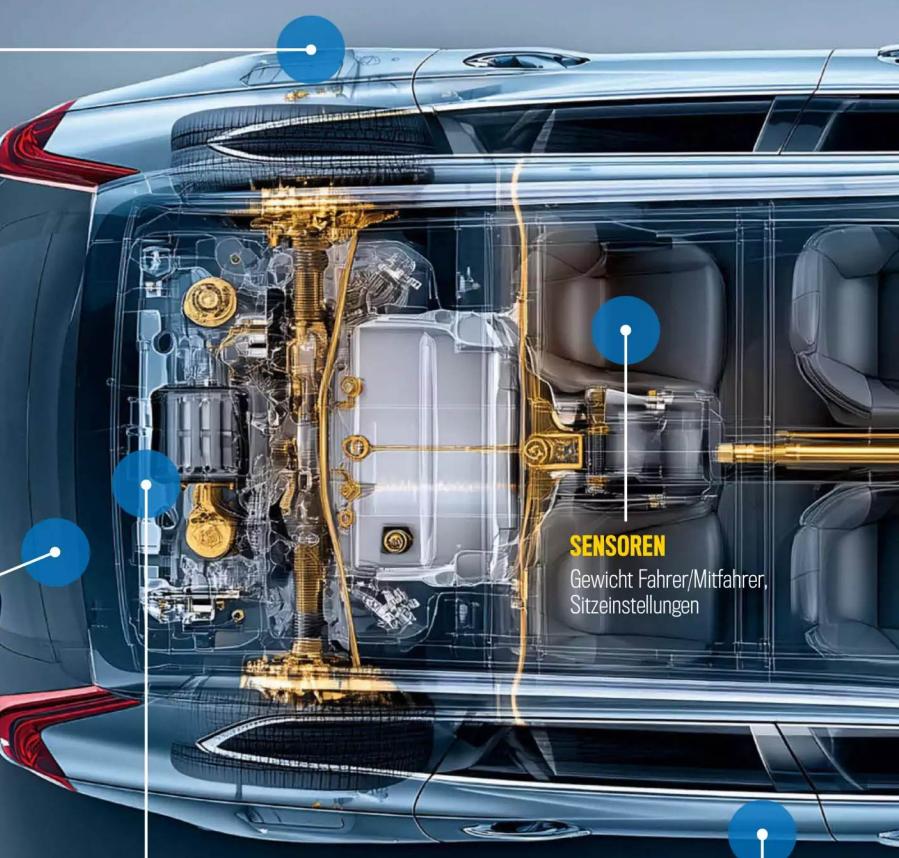
Reifendruck, Veränderung des Drucks, Reifentemperatur

KAMERAS, RADAR, LIDAR

Umfeldüberwachung für Fahrasssistenzsysteme, autonomes Fahren und Diebstahlschutz (vorn/hinten/Seite)

EMPFANG FREMDER FAHRZEUG- UND INFRASTRUKTURDATEN (C2X)

Ampelschaltungen, Kennung, Position und Geschwindigkeiten anderer Fahrzeuge, Verkehrsdaten



NAVIGATION/GPS

Aktueller Standort, Geschwindigkeit, eingegebene und angefahrenen Ziele, Parkpositionen und -dauer, Routen

SCHLÖSSER

KeylessGo

ES IST EIN ZWEISCHNEIDIGES SCHWERT mit den Daten. Das Entertainment liest die SMS vor oder streamt die Lieblingslieder, während das Lidar den adaptiven Tempomaten füttert, damit es nicht kracht; die Motorsteuerung meldet die eingespritzte Kraftstoffmenge über Umwege an das Navi, das nach einer Tankstelle entlang der Route sucht. Daten sorgen für Komfort, Sicherheit und Wohlbefinden.

Oder für den großen Schreck, falls sie in falsche Hände geraten. So geschehen Ende vergangenen Jahres bei Volkswagen, als herauskam, dass Bewegungsdaten über mehrere Monate sowie Kontaktadressen von 800 000 VW-, Seat-, Audi- und Skoda-Haltern ohne große Umwege im Netz zu

finden waren. Darunter auch Datensätze von Polizeibehörden in Europa sowie militärischer und geheimdienstlicher Einrichtungen. Ein Daten-GAU, die möglichen Folgen verheerend.

Das vernetzte Auto erhebt etwa 25 Gigabyte (GB) Daten pro Stunde. Also mehr als 400 Megabyte (MB) jede Minute – das sind 24-mal alle sieben Harry-Potter-Bände. Längst nicht alle Daten würden gespeichert, sagt Richard Goebelt, Fachbereichsleiter Fahrzeug und Mobilität beim TÜV-Verband und Mitglied der Geschäftsführung. Für die gespeicherten Daten aber fehlten klare und transparente Regeln (siehe Interview Seite 30). Momentan ist eher das Gegenteil der Fall. „Die meisten Autos dokumentieren zwar, wenn Daten

übermittelt werden, aber nicht, welche das genau sind“, sagt Christoph Elmerhaus, Produktspezialist Fahrzeugdiagnose beim TÜV Nord. In den meisten Fällen seien nicht mal die Speicherorte bekannt. Dabei sind gerade sie potenziell anfällige Teile einer Dateninfrastruktur – wie im Fall des Datenklaus bei VW: Die Informationen lagen angeblich in einer Amazon-Cloud.

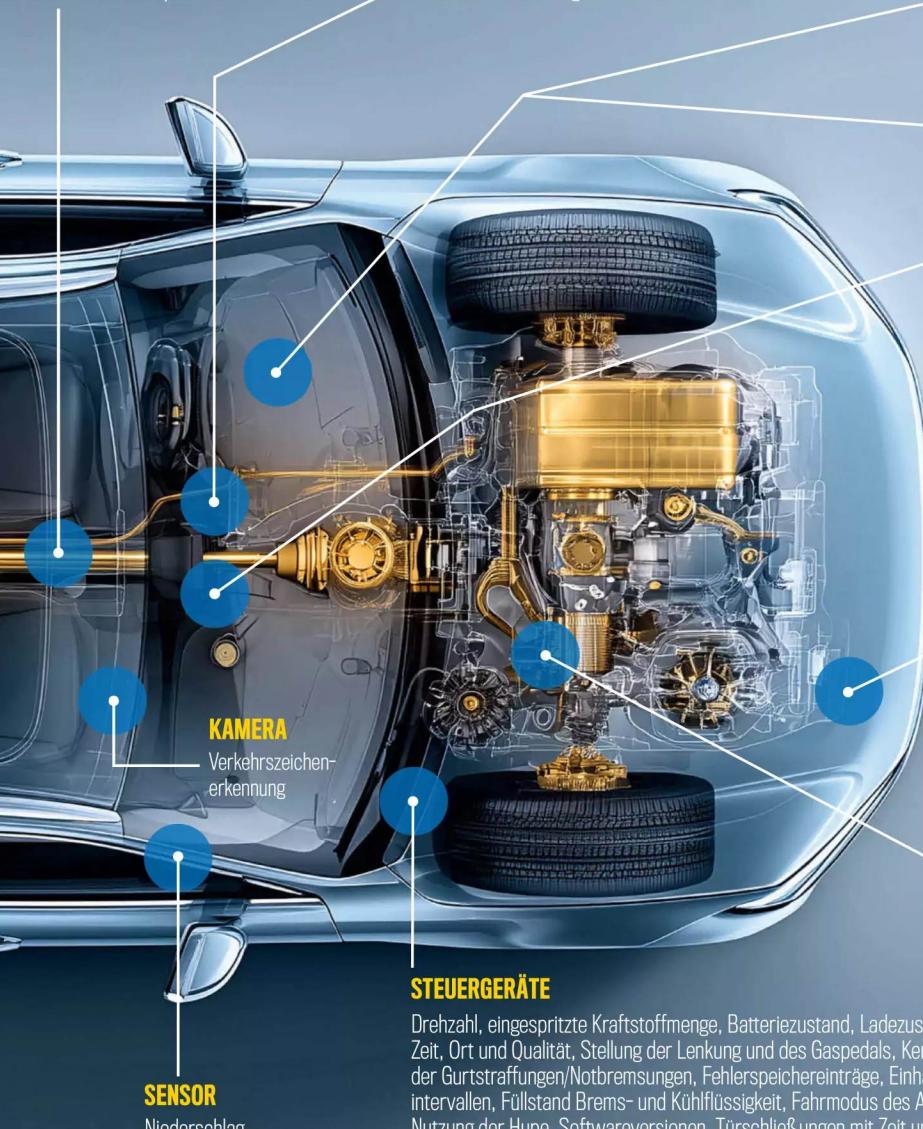
Die Vielfalt gespeicherter Daten ist enorm. Anfang 2025 ermittelte netzpolitik.org, eine Plattform für digitale Freiheitsrechte, in einer Stichprobe bei einem aktuellen Mercedes-Modell 100 Datenarten, die außerhalb des Fahrzeugs gespeichert werden, darunter auch solche zum Fahrstil.

▲ Die schematische Darstellung zeigt kein konkretes Automodell, wohl aber, wo permanent Daten entstehen, verarbeitet und gespeichert werden**



EVENT DATA RECORDER (EDR)*

Lenkeinschlag, Quer- und Längsbeschleunigung, Airbagauslösung, Position von Gas- und Bremspedal



Auskunftsrechte haben Autobesitzer – aber oft keine Wahl. Bei Tesla etwa heißt es in der von Käufern zu unterschreibenden Datenschutzerklärung, dass ein Fahrzeug „eine eingeschränkte Funktionsfähigkeit aufweist, schwere Schäden davonträgt oder nicht mehr betriebsfähig ist“, sollte man der Datenerhebung widersprechen. Friss oder stirb... Der Hersteller hat die Hoheit über die Softwarearchitektur, er kontrolliert die Flussrichtung der Datenströme, regelt die Zugriffsrechte. An einer wichtigen Stelle allerdings kann der Halter bestimmen, was er dem Autohersteller anvertraut und was nicht: beim Spiegeln des Smartphones über das Entertainmentsystem. „Im vernetzten Fahrzeug bleibt das digitale Ebenbild des

VERBUNDENES SMARTPHONE

Persönliche Kontakte, Kalendereinträge, Playlists, Nachrichten, Suchmaschinenanfragen, besuchte Internets Seiten, hinterlegte Zahlungsmittel, Position des Fahrzeugs (über das Funknetz) etc.

MIKROFON

Telefonate, Gespräche im Fahrzeug, Spracherkennung, Stimme

KAMERA

Müdigkeit, Aufmerksamkeit, Gemütszustand des Fahrers

MULTIMEDIA UND KOMFORTEINSTELLUNGEN

Bevorzugte Radiosender, Einstellung der Klimaanlage, Lautstärke, Sitzeinstellungen etc.

SENSOR

Außentemperatur

ON-BOARD FUEL CONSUMPTION MONITORING (OBFCM)*

Verbrauchsrelevante Daten wie Geschwindigkeit, Verbrauch, Strecke

Christoph Elmerhausen, Produkt spezialist Fahr zeugdiagnose, TÜV Nord

▼ Löscht alles: der TÜV Nord Onboard Car Di agnosis. Viele Werkstätten haben den Da tenkiller schon im Einsatz



FOTOS: HERSTELLER (2), TÜV NORD, TOBIAS KOCH

* gesetzlich vorgeschrieben; ** mit KI-Hilfe erstellte Illustration; sie stellt keine technische Referenz dar

Roland Kontny

INTERVIEW TÜV-VERBAND



Richard Goebelt
ist Mitglied
der Geschäftsführung und
Fachbereichsleiter Fahrzeug und Mobilität beim TÜV-Verband in Berlin

Daten-Explosion: In den USA fahren bereits autonome Waymo-Taxis. Die Datenmengen solcher Systeme sind um ein Vielfaches höher als in normalen Autos



„SENSIBLE DATEN BESSER SCHÜTZEN“

AUTO BILD: Herr Goebelt, im modernen Auto entstehen in jeder Sekunde Tausende von Daten. Ist das gut oder schlecht?

Goebelt: Daten sind für sich genommen nicht gut oder schlecht. Es kommt darauf an, wie sie verwendet werden. Viele Daten entstehen, etwa bei der Unterstützung von Fahrerassistenzsystemen, die das Fahren idealerweise sicherer und komfortabler machen. Sie werden oft nur kurzzeitig verarbeitet, etwa in Steuergeräten oder Pufferspeichern, und verlassen das Fahrzeug nicht – das ist unkritisch und sogar technisch notwendig.

Und welche sind kritisch?

Sobald Fahrzeugdaten personenbezogen oder personenbeziehbar sind, unterliegen sie dem Schutz der Datenschutzgrundverordnung, kurz DSGVO. In vielen Fällen – etwa bei Komfortfunktionen oder vernetzten Diensten – ist dafür die aktive Zustimmung des betroffenen Nutzers erforderlich, nicht nur die des Fahrzeughalters. Das passt aber in aller Regel nicht.

Wie sieht die Praxis stattdessen aus?

Den meisten Fahrern ist nach meiner Beobachtung nicht bewusst, welche Daten im Fahrzeug anfallen und was mit ihnen passiert. Und genau hier liegt ein datenschutzrechtliches Problem. Nach meinem Kenntnisstand gibt es kein Serienfahrzeug, das den Fahrer vor dem Losfahren informiert, ob und in welchem Umfang Daten verarbeitet oder gespeichert werden und wie er dies ablehnen oder sie wieder löschen kann. Stattdessen regeln viele Hersteller die Einwilligung pauschal über Kaufverträge. Wer dort nicht zustimmt, verliert

häufig den Zugriff auf wesentliche Funktionen. Damit lautet die Entscheidung: ganz oder gar nicht.

Wie müsste es eigentlich laufen?

Zustimmung muss integraler Bestandteil des Fahrzeugdesigns sein. Denkbar ist eine nutzerspezifische Abfrage vor Fahrtantritt – etwa in einem Mietwagen, der den Fahrer aktiv über die Datenverarbeitung informiert und der zum Fahrtende eine Option zur Lösung anbietet. So etwas ist bislang nicht im Markt umgesetzt.

Sollten die Hersteller das allein regeln, oder ist hier der Gesetzgeber gefragt?

Klar der Gesetzgeber – doch der lässt sich Zeit. Einige Stimmen aus der Politik sprechen sich zwar dafür aus, dass es die Industrie allein regeln soll. Doch das ist unrealistisch, weil sich gerade mit der Verarbeitung personenbezogener oder personenbeziehbarer Daten erhebliche Gewinne erzielen lassen. Es braucht klare, gesetzlich abgesicherte Kontrollmechanismen, damit die Hoheit über sensible Daten nicht allein bei Akteuren mit wirtschaftlichen Interessen liegt.

Wäre es nicht viel einfacher, keine Daten zu speichern?

Einfacher vielleicht, aber nicht sinnvoll und außerdem realitätsfern. Realitätsfern, weil die meisten Nutzer auf bestimmte Komfort- oder Funktionsmerkmale wie die Smartphone-Integration nicht verzichten wollen, obwohl damit sensible Daten übertragen werden. Nicht sinnvoll, weil viele Daten wichtige Grundlagen sind, um Innovationen voranzubringen und damit den Straßenverkehr insgesamt sicherer zu machen. Technisch ist viel mehr möglich, als derzeit rechtlich erlaubt ist. Diesen Zielkonflikt müssen wir zügig lösen – gerade mit Blick auf autonomes Fahren, das nochmals deutlich mehr Daten erzeugt und teils lokal speichert.

Was braucht es, damit sich alle besser und sicherer fühlen?

Klare, verbindliche Regeln für alle Akteure. Der Nutzer muss die Möglichkeit haben, seine Rechte wahrzunehmen und über seine Daten zu verfügen. Daten, die insbesondere für die Forschung wichtig sind, müssen zielgerichtet und gesichert anonymisiert fließen. Und die Hersteller wollen ihre Geschäftsgeheimnisse gewahrt wissen und ihre Produkte auf Grundlage von in deren Flotte ent-

standenen Daten weiterentwickeln können.

Viele Menschen haben die Sorge, dass das eigene Auto durch Hacker von außen übernommen werden könnte.

Wierealistisch ist das?

Technisch ist das denkbar, wie das eine oder andere Video im Netz zeigt. Aber die Sicherheitsbarrieren moderner Fahrzeuge sind aus meiner Sicht so robust, dass eine böswillige Fernübernahme ohne Schwachstellen oder Vorkenntnisse extrem unwahrscheinlich ist. Bisher ist mir auch kein realer Fall bekannt, in dem ein vernetztes Fahrzeug vollständig aus der Ferne übernommen wurde, ohne dass dafür zuvor Manipulationen erfolgt sind. Der Gesetzgeber stellt schon seit Jahren hohe Anforderungen an die Cybersicherheit, die Hersteller haben weitreichende Verpflichtungen, denen sie nachkommen müssen. Anfällig sind eher externe Schnittstellen und die Cloud-Speicherorte, weniger die Autos selbst – solange sie technisch auf dem aktuellen Stand gehalten werden.

Brauchen wir einen Daten-TÜV? Und was hätte der Autofahrer davon?

Unser Kernanliegen ist es, das Vertrauen der Nutzer zu stärken. Nur dann hat autonomes Fahren mit all seinen Sicherheitsvorteilen eine Chance. Dazu gehören Datentransparenz für und Datenkontrolle durch die Nutzer selbst. Denkbar ist eine unabhängige Instanz, ein Treuhänder, der sich ohne wirtschaftliche Interessen um besonders sensible Daten kümmert. Wichtig ist zudem die Integration der DSGVO-Konformität eines Fahrzeugs bei der Typgenehmigung, perspektivisch ebenso bei der Hauptuntersuchung. Ein Auto muss funktionierende Bremsen haben, aber eben auch ein funktionierendes Datenschutzkonzept. Eine digitale Fahrzeugakte kann helfen, etwa um Tachomanipulationen zu erschweren oder Wartungsdaten gezielt weiterzugeben. Da ist der Nutzen für den Verbraucher direkt nachvollziehbar.

Und wie steht es um KI im Auto?

Klare Regeln fehlen bislang, obwohl KI-Systeme längst im Einsatz sind. Sie werden die Qualität autonomem Fahrens entscheidend beeinflussen. Entscheidungen solcher Systeme müssen nachvollziehbar sein – und die dabei verarbeiteten Daten vor Missbrauch geschützt werden. Der TÜV-Verband fordert also nicht möglichst wenig Daten, sondern einen verantwortungsvollen, transparenten Umgang damit.



automechanika
FRANKFURT

8.–12.9.2026



See you
in Frankfurt!

**Treffpunkt der
Werkstatt-Welt
von morgen**

messe frankfurt

SPITZE AUF EIS UND SCHNEE

AUTO BILD hat 30 aktuelle Ganzjahresreifen umfassend geprüft. Fünf bringen Leistungen auf höchstem Niveau. Aber Achtung: Nicht alle Gummis können auch alles

Ganzjahresreifen-Test
225/40 R 18



DIE GRETCHENFRAGE BLEIBT: echter Alleskönner oder fauler Kompromiss? Klar ist, aktuelle Allwetterreifen rücken reinen Sommer- und Winterspezialisten immer näher auf die Pelle, wie unsere Reifentests zeigen. Die große Nachfrage treibt diese Entwicklung technologisch voran. Der Vorteil: Autofahrer können den lästigen Wechsel zwischen dem Doppelreifensatz und, je nach Platz daheim, sogar Einlagerungskosten sparen. Aber klappt der

Allwetterreifen machen den reinen Winterreifen mächtig Konkurrenz

Spagat auch im Format 225/40 R 18, auf das sportliche Kompakte wie unsere Testwagen VW Golf GTI, der BMW M135 oder der Audi S3 setzen?

AUTO BILD trennte zunächst die Spreu vom Weizen. In einer Vorausscheidung mussten 30 Kandidaten zum Bremscheck antreten. Nur die 15 Besten in dieser für die Sicherheit elementaren Testdisziplin auf nasser und trockener Piste kamen weiter in die Endrunde. Überraschend qualifizierte sich dabei

auch die Budget-Eigenmarke Roadhog des niederländischen Großhändlers Inter-Sprint.

Für diese 15 Topkandidaten scheuten wir keinen Aufwand. Während des deutschen Hochsummers reiste unser Testteam an das andere Ende der Welt, um im neuseeländischen Winter die Schneeprüfungen zu absolvieren.

Dabei traten auch je ein Sommer- und ein Winterspezialist an. Warum? Um die teils extremen Unterschiede aufzu-

Hochstapler oder Musterkandidat? Nach der Vorauswahl brachte AUTO BILD die 15 besten Profile nach Neuseeland. Im Juli herrschen dort winterliche Bedingungen



zeigen und anschaulich zu machen, um Referenzwerte zu haben.

Galt bisher bei Ganzjahresreifen die Devise „Einer für alles“, befährt Michelin neue Pfade. Denn neben dem neuen CrossClimate 3 haben die Franzosen auch den CrossClimate 3 Sport für ambitionierte Fahrer vorgestellt. Ob und wie sich diese unterscheiden, welcher Hersteller am Ende triumphiert und welche Reifen Sie meiden sollten, lesen Sie auf den nächsten Seiten.

FOTOS: DIETER MÜLLER (2), ROME ALEXANDER SCHMIDT (2)

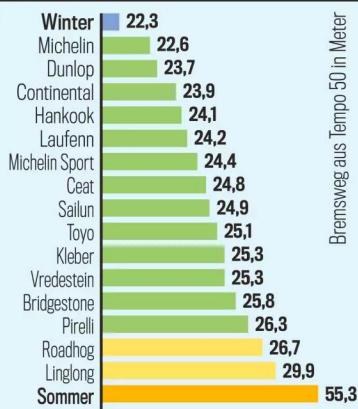


DIE TESTDISZIPLINEN AUF SCHNEE

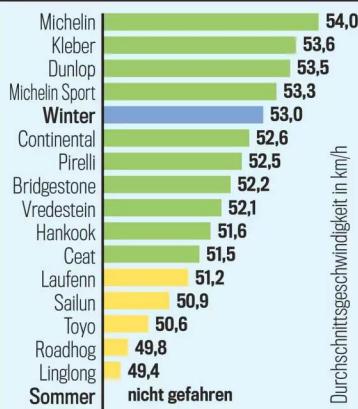


Beim Bremsen auf Schnee liegen die Besten knapp hinter dem Winterreifen

→ BREMSEN



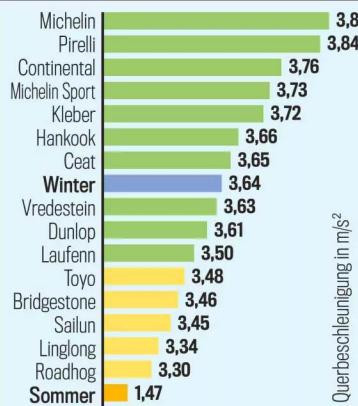
→ HANDLING



→ TRAKTION



→ SLALOM



Der Michelin CrossClimate 3 zeigt sich im Schnee von seiner starken Seite und schlägt den Wettbewerb in allen vier Disziplinen. Die große Überraschung ist jedoch, dass der mitgetestete Winterreifen gegenüber den besten Ganzjahresreifen nur noch beim besonders sicherheitsrelevanten Bremsen auf Schnee die Nase vorn hat. Das zeigt deutlich die rasanten Entwicklungsfortschritte der Tophersteller. Aber auch, dass Qualität ihren Preis hat. Die Budgetmarken liegen deutlich zurück. Der Sommerreifen ist schlicht ungeeignet und hochgefährlich.

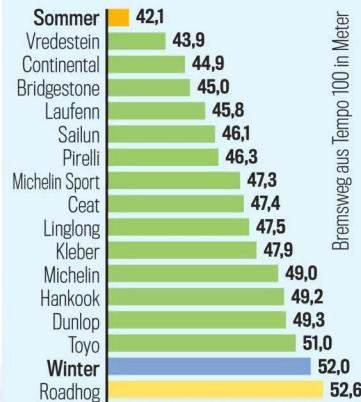
Bei Nässe setzt ein Premium-Sommerreifen immer noch die Maßstäbe. Als Regenkönig der Ganzjahresreifen schlägt der Vredestein die Profile von Pirelli und Continental im gewichteten Schnitt aller Nässedisziplinen knapp. Auch Hankook sowie die Zweitmarken Kleber (Michelin) und Laufenn (Hankook) machen eine gute Figur – ebenso wie die Budgetprodukte von Ceat und Sailun. Der im Schnee überragende Michelin Cross-Climate 3 zeigt vor allem beim Handling und auf der Kreisbahn Schwächen – seine „Sport“-Version agiert bei Nässe deutlich besser. Der preisgünstige Roadhog patzt.

DIE TESTS AUF NASSER PISTE



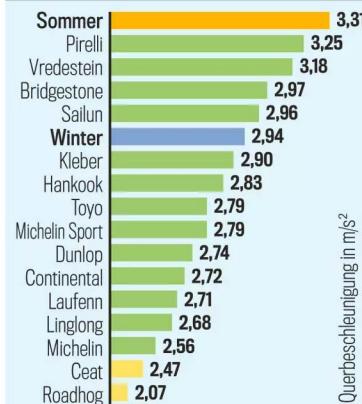
Auf nasser Fahrbahn schlagen sich gute Allwetterreifen inzwischen respektabel

BREMSEN



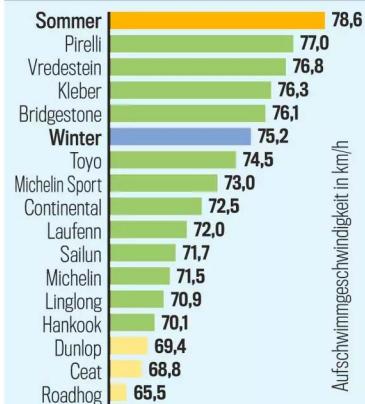
Bremstest aus Tempo 100 in Meter

KURVEN-AQUAPLANING



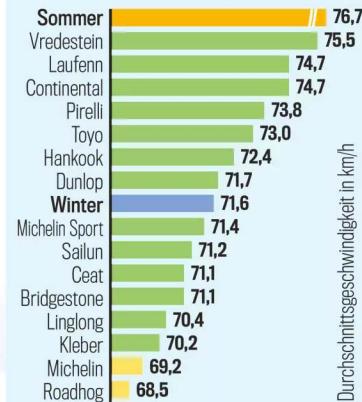
Querbeschleunigung in m/s²

AQUAPLANING



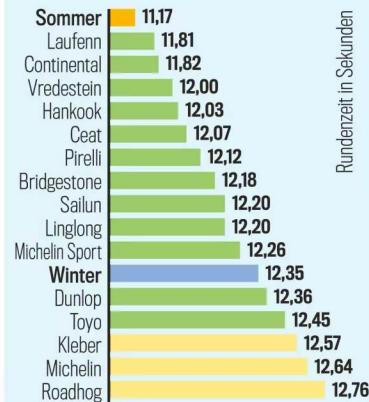
Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h

HANDLING



Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

KREISBAHN



Rundenzeit in Sekunden

Auf dem bewässerbar Wachauer in Niederösterreich mussten sich alle Kandidaten unter gleichen Bedingungen den Nässedisziplinen stellen



DIE TESTS AUF TROCKENER PISTE



→ BREMSEN



→ HANDLING

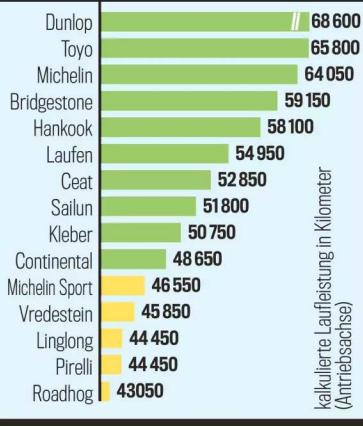


DIE KOSTEN

Mit der höchsten Laufleistung ist der Dunlop All Season 2 letztlich pro Kilometer gerechnet günstiger als alle Budgetreifen. Außerdem: Wer

den Günstigreifen Roadhog kauft, verschleift im Vergleich zum Dunlop, auf 115 000 Kilometer gerechnet, einen zusätzlichen Reifensatz. Damit fallen auch doppelte Montagekosten an, was zusätzlich ins Geld geht – ganz zu schweigen von der Ressourcenverschwendungen.

→ LAUFLISTUNG



→ PREIS/ LAUFLISTUNG



pro Reifensatz

→ PREISE



Im Trockenen bestimmen Pirelli, Bridgestone und der sportliche Michelin die Höhe der Messlatte. Die Budgetreifen von Ceat und Linglong schlagen sich beachtlich. Deutlich an Boden verliert dagegen Dunlops All Season 2, der sich nur knapp qualifizieren konnte. Aber: Der reine Sommerreifen bleibt bei den Fahreigenschaften im Trockenen unerreicht. Wer einen sportlichen Kompaktfahrer hat, hat damit immer noch den größten Fahrspaß. Winterreifen gehören dagegen im Sommer runter vom Auto.



Wer Billigreifen kauft, fährt nicht gleich günstig: Laufleistung und Kraftstoffverbrauch sind zu bedenken

REIFENTEST



GANZJAHRES- REIFEN DER DIMENSION 225/40 R 18

		TESTSIEGER		Pirelli Cinturato All Season SF 3	Continental AllSeason-Contact 2	Michelin CrossClimate 3 Sport	Vredestein Quatrac	Hankook Kinergy 4S ²	Bridgestone Turanza All Season 6	Michelin CrossClimate 3
		VORBILDLICH		Pirelli Cinturato All Season SF 3	Continental AllSeason-Contact 2	Michelin CrossClimate 3 Sport	Vredestein Quatrac	Hankook Kinergy 4S ²	Bridgestone Turanza All Season 6	Michelin CrossClimate 3
Gewichtung in Prozent		Pirelli Cinturato All Season SF 3	Continental AllSeason-Contact 2	Michelin CrossClimate 3 Sport	Vredestein Quatrac	Hankook Kinergy 4S ²	Bridgestone Turanza All Season 6	Michelin CrossClimate 3		
Schnee	Traction	30	2+	1-	1-	2	2+	2-	2-	1-
	Bremsen*	30	2-	2+	2+	2	2+	2-	2-	1-
	Handling*	30	2+	2+	1-	2	2-	2	2	1
	Slalom	10	1-	2+	2+	2	2	2	3+	1-
	Kapitelnote		2+	2+	1-	2	2	2	2-	1-
Nass	Aquaplaning*	20	1-	2	2	1-	2-	1-	2-	2-
	Kurven-Aquaplaning	10	1-	2	2	1-	2	2	2+	2-
	Handling*	30	2	2+	2	2+	2	2	2-	3+
	Kreisbahn	10	2+	1-	2	2+	2+	2+	2	3+
	Bremsen*	30	2+	2+	2	1-	2-	2+	2+	2-
	Kapitelnote		2+	2+	2	1-	2	2	2+	2-
Trocken	Handling*	35	2	2+	2+	2-	2	2	2+	2-
	Bremsen*	35	1-	2-	1-	2	2-	2-	1-	2
	Abrollkomfort	15	2	2	2-	2	2	2+	2	2
	Vorbeifahrgeräusch	15	2+	2+	2	1-	2-	2-	2-	2
	Kapitelnote		2+	2	2+	2	2	2	2+	2
Kosten	Laufleistung	60	3+	2-	3+	3+	2+	2+	2+	1
	Preis/Laufleistung	20	3+	3+	3-	3-	2-	2+	2+	2-
	Rollwiderstand	20	2+	2	1-	2-	2	2	2	2+
	Kapitelnote		2-	2	3+	3+	2+	2+	2+	1-
	Platzierung		1. Platz	2. Platz	3. Platz	4. Platz	5. Platz	6. Platz		7. Platz
	Urteil		vorbildlich	vorbildlich	vorbildlich	vorbildlich	vorbildlich	gut		gut
	Schnellauf bestanden		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
	Gesamtnote		1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,9		2,0

* sicherheitsrelevanter Test

** Einstufung nach EU-Reifenkennzeichnungspflicht für Rollwiderstand/Nasshaftung/Vorbeifahrgeräusch

Der „Eco-Meister“ ergibt sich aus dem Kostenkapitel mit der Bewertung von Rollwiderstand, Verschleiß und Preis. Das Prädikat können nur vorbildliche oder mit „gut“ ausgezeichnete Kandidaten erhalten.

Stärken
Souveräner Alleskönder mit ausgewogenen Leistungen bei jeder Witterung, sportliches Handlingverhalten
Schwäche Überdurchschnittlich hoher Verschleiß

Stärken
Ausgewogenes Multitalent mit überzeugenden Leistungen bei allen Fahrbahnzuständen, gute Fahrdynamik
Schwäche Leicht eingeschränkte Kilometerleistung

Stärken
Brandneuer Allwetterreifen mit überragender Fahrdynamik bei unterschiedlichster Witterung, stark im Winter Einsatz
Schwäche Höchste Kosten pro gefahrenem Kilometer aller Kandidaten

Stärken
Nässe spezialist mit großen Sicherheitsreserven, bei allen Witterungen souverän
Schwäche Überdurchschnittlich hoher Verschleiß

Stärken
Allroundtalent, das auf jedem Untergrund die goldene Mitte trifft, starkes Preis-Leistungsverhältnis
Schwäche Leicht verlängerte Bremswege im Nassen und Trockenen

Stärken
Sommer spezialist mit tollem Trockenhandling und hohen Sicherheitsreserven bei Nässe
Schwäche Etwas schwächer auf Schnee
Schwäche Etwas schwächer bei Nässe

DIE BEWERTUNG ERFOLGT IN SCHULNOTEN von 1 = „sehr gut“ bis 6 = „ungeugend“. Alle Hersteller erscheinen in der Summe ihrer Qualitäten. Der Test ist unterteilt in die vier Kapitel Schnee, Nass, Trocken und Kosten. Die Prozentzahlen hinter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung im Kapitel. Die für die Wintersaison wichtigen Kapitel Schnee und Nass gehen in der Bewertung mit einer Gewichtung von jeweils 30 Prozent ein, die Kapitelnoten auf trockener Fahrbahn und das Kostenkapitel zu jeweils 20 Prozent. Einzelnoten ab 3+ in den sicherheitsrelevanten Disziplinen erlauben kein „vorbildlich“ mehr bzw. führen zur Abwertung. Ebenfalls zur Abwertung führen Kapitelnoten ab 2- und Einzelnoten ab 3. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert.

SO HABEN WIR GETESTET

Die Schneedisziplinen haben wir auf dem SHPG-Testgelände in Wanaka (Neuseeland) gefahren, das von Juni bis September geöffnet ist. Für die Tests im Trockenen und bei

Nässe nutzten wir den ÖAMTC-Wachauring bei Melk (Niederösterreich). Um die für viele Autofahrer Kaufentscheidende Laufleistung für das Kostenkapitel exakt zu ermitteln, haben wir den unabhängigen Ingenieurdienstleister IFV aus Clausthal-Zellerfeld beauftragt.

Bei Reifentests von AUTO BILD packt ein ganzes Team an



Ceat 4 SeasonDrive X5	Kleber Quadraxer 3	Laufenn G Fit 4S	Sailun Atrezzo 4Seasons Ultra	Dunlop All Season 2	Toyo Celsius AS2	Linglong Sport Master 4S	Roadhog RGAS02
92 Y Preis pro Satz 330 € EU-Label** C/B/B 72	92 Y Preis pro Satz 430 € EU-Label** D/B/A 69	92 Y Preis pro Satz 330 € EU-Label** C/B/B 72	92 Y Preis pro Satz 360 € EU-Label** C/B/B 71	92 Y Preis pro Satz 380 € EU-Label** C/B/B 72	92 Y Preis pro Satz 370 € EU-Label** C/B/B 71	92 W Preis pro Satz 310 € EU-Label** C/B/A 69	92 Y Preis pro Satz 290 € EU-Label** C/B/B 72
2+	2+	2	2-	1-	3+	3	3
2	2	2+	2	2+	2	3-	3+
2-	1-	3+	3+	1-	3	3-	3-
2	2+	3+	3+	2	3+	3	3-
2	2+	2	2-	1-	3+	3	3
3+	1-	2-	2-	3+	2+	2-	3-
3+	2+	2	2+	2	2	2	3-
2-	2-	2+	2-	2	2	2-	3-
2+	3+	1-	2	2-	2-	2	3
2	2	2+	2+	2-	3	2	3-
2-	2	2+	2	2-	2-	2	3-
2	3+	2+	3+	3+	3	2+	3+
1-	2+	3+	2-	3+	2	1-	1-
2	3+	2-	2-	2-	2+	2	2-
2	2	3	2	2-	2	2	3+
2+	2-	2-	2-	3+	2-	2+	2
2	2-	2	2	1+	1	3+	3
1-	2-	1-	2+	1-	1-	2+	2+
2+	2+	3+	1-	2+	2+	3	2-
2+	2-	2	2+	1	1-	3+	3+
8. Platz	8. Platz	10. Platz	11. Platz	12. Platz	13. Platz	14. Platz	15. Platz
gut	gut	gut	gut	befriedigend	befriedigend	befriedigend	bedingt empf.
✓	X***						
2,1	2,1	2,2	2,3	2,8	2,9	3,0	3,9

Stärken
Budget-Überraschung mit kurzen Bremswegen bei allen Fahrbarzuständen

Schwäche
Leichte Schwäche bei Aquaplaning

Stärken
Schneetalent und beste Zweitmarke eines Premiumherstellers (Michelin)

Schwäche
Etwas schwächer im Trockenen, erhöhter Rollwiderstand und dadurch höherer Energieverbrauch

Stärken
Nässepezialist mit überzeugendem Preis-Leistungs-Verhältnis

Schwäche
Leicht schwächer im Trockenen, lautestes Abrollgeräusch aller Kandidaten

Stärken
Sparfuchs mit niedrigem Rollwiderstand und ausgewogenen Fahrleistungen im Nass

Schwäche
Etwas schwächer im Schnee, unpräzises Einlenkverhalten

Stärken
Langlauf-Champion, sehr stark im Kostenkapital

Schwäche
Abwertung durch Schwächen im Trockenen und bei Aquaplaning

Stärken
Kilometerfresser mit geringen Kosten

Schwäche
Vereitelt ein besseres Ergebnis durch leichte Schwächen im Schnee

Stärken
Trockenspezialist, souverän auch auf nasser Fahrbahn, günstiger Anschaffungspreis

Schwäche
Insgesamt schwächere Leistung auf Schnee

*** Besteht den Schnelllauffest nach ECE R30, aber nicht nach den verschärften AUTO BILD-Bedingungen.

FOTOS: C. BORRIES (16), S. HÄGERLAND, K. HESS

UNSER TEST WURDE UNTERSTÜTZT VON

Bridgestone,
Michelin,
Ceat, Sailun und
Vredestein.

Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter www.axel-springer.com/unabhaengigkeit.

Die Noten berechnen sich nach folgendem Schema

Noten	1+	1	1-	2+	2	2-	3+	3	3-	4+	4	4-	5+	5	5-	6
-------	-----------	----------	-----------	-----------	----------	-----------	-----------	----------	-----------	-----------	----------	-----------	-----------	----------	-----------	----------

Punkte	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
--------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Dass elf von fünfzehn Kandidaten „gut“ oder besser sind, ist ein starkes Ergebnis. Es zeigt aber auch: Wirklich ausgewogene und damit „vorbildliche“ Ganzjahresreifen mit Leistungen auf höchstem Niveau bieten nur die Premiumhersteller – von denen Pirelli knapp die Nase vorn hat.

Michelin setzt die Schwerpunkte seiner beiden Varianten des neuen CrossClimate 3 spür- und messbar unterschiedlich. Ob auch andere Hersteller dieser innovativen Idee folgen werden, bleibt abzuwarten.

FAZIT
DIERK MÖLLER,
MARTIN WESTERHOFF



WIR KÖNNEN AUCH ANDERS

Der TÜV prüft Autos, Eisenbahnen, Kraftwerke. Wir zeigen die weniger bekannte Welt: Warum Plüschtier, Toaster und Co. ebenso viel Expertise erfordern und wer die TÜV-Tester für die besonderen Aufgaben sind

Kuscheltiere im Härtest:
Sitten Nase und Augen fest
genug? Ist der Stoff schwer
entflammbar?



Ein Mann für alle Felle

■ Eigentlich wollte Sebastian Rösch (43) „was mit Autos machen“, dann bot der TÜV Rheinland dem technischen Betriebswirt 2007 eine Stelle als Spielzeugprüfer an. „Das ist ein cooler Job. Wir dürfen Bälle schießen, Carrera-bahn fahren...“ Und er wisse im Sommer schon, was vor Weihnachten im Spielwarenladen stehe. Natürlich dreht sich im Arbeitsalltag des Abteilungsleiters des Nürnberger Labors alles um die Sicherheit im Kinderzimmer. Jedes Spielzeug wird nach bestimmten Normen geprüft: mechanisch, ob etwa Augen und Nase des Kuscheltiers nicht ausgerissen werden können, chemisch auf Schadstoffe und dynamisch wie etwa Aufsitzspielzeug. Auch simuliert Rösch Umwelteinflüsse per Bewitterungsprüfung: Wie sehen die Sachen nach einem Jahr Nutzung aus? Einer der größten Kunden ist Ferrero, dessen Ü-Ei-Figuren alle am Spielzeugstandort Nürnberg geprüft werden - teils

per stichprobenartigem Musterkauf im Laden. Dann essen sie im Labor die Schokolade. Der aktuelle Trend geht zu ferngesteuertem und Kommunikationsspielzeug wie Drohnen und sprechenden Teddys oder Robotern, bei denen Cybersicherheit ins Spiel kommt. Das Angebot an Erwachsenen-Kinderspielzeug wie Lego-Technik sei gewachsen. Auch für die Prüfer ist eine Carrerabahn mit Boxenstopp, Startaufstellung, Spurwechsel - alles digital gesteuert - ein Highlight. Manchmal geht auch etwas schief im Testlabor, wie im Fall des Segelfliegers, der im Garten des Saunaclubs nebenan landete. Wenn ein Erwachsener klingele und sage ‚Mein Flugzeug ist in Ihrem Garten gelandet‘, sorge das schon für Erstaunen. Hat Rösch schon mal Mitleid mit den Plüschtieren, an denen gezerrt und gezündelt wird? „Das nicht, aber dass beim Test viel zerstört wird, ist weniger schön. Doch nur so kann man Sicherheit gewährleisten.“



**Sebastian
Rösch
Nürnberg**

Herr Zak gibt ordentlich Stoff

■ Für Bartholomäus Zak (38), Ingenieur für Typprüfung und Teamleiter Bauteile beim TÜV Rheinland, dreht sich alles um passive Sicherheit in Pkw, Lkw und Bussen - vom Sicherheitsgurt über Airbag und Sitz bis hin zum Fahrzeugcrash. Im Auftrag von Herstellern prüft er im Rahmen der Entwicklung oder Serienüberwachung Sitze in Kombination mit Seiten- und Centerairbags, damit sich diese einwandfrei entfalten können. Dafür kommt der Sitz auf den Prüfstand, der Airbag wird ans Messsystem angegeschlossen. Nach der Zündung ist ein Seitenairbag innerhalb von 20 Millisekunden vollständig entfaltet. Der Vorgang wird mit Highspeedkameras gefilmt und zeigt, ob etwa die Sollreißnaht korrekt aufreißt. Die Tests finden sowohl in einer Hoch- als auch Tieftemperaturkammer statt, das heißt bei plus 85 bis minus 30 Grad. „Stellen Sie sich einen Ledermantel im Winter vor, das Material wird zäh und hart. So ist es auch, wenn das Auto in kalten Regionen unterwegs ist“, erklärt Zak. Modifikationen wie besonders belastbare Sitzbezüge in Polizeiwagen prüft er ebenfalls auf Seitenairbagtauglichkeit. Oder Ausbauten wie beim Luxuswohnmobil einer Autosattlerei, dessen Instrumententafel zusätzlich belebt wurde - mit Einfluss auf den Beifahrerairbag. Das Problem konnten sie gemeinsam lösen. Die Prüfung von Sitzbezügen kann auch schon mal spektakulär enden. „Es gab Fälle, in denen sich der Seitenairbag unter dem Sitzbezug entfaltet hat. Das erinnert optisch an einen aufgeblasen Luftballon, der unters T-Shirt gesteckt wurde.“ Und bedeutet Gefahr für Leib und Leben der Insassen.

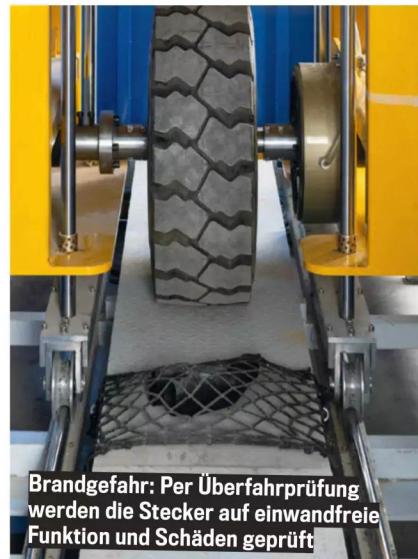


**Bartholomäus Zak
Köln**



Hier geht's drunter und drüber

■ Im März 2025 hat der TÜV SÜD sein Prüflabor in Frankfurt/Main erweitert und neue Testkapazitäten für Prüfungen von Elektromobilität, Batterien, Chemikalien und industrieller Sicherheit geschaffen. Das ist das Reich von Markus Nohe (50), der für die Elektrolabore in Deutschland und für die Prüfung von Kfz-Ladesteckern zuständig ist. „Die Laborarbeit mit immer neuen Produkten von der Ladetätigkeit von Pkw bis zu Megawatt Charging für Busse, Schiffe usw. ist sehr abwechslungsreich.“ Ladestecker prüft der Elektroingenieur auf elektrische Sicherheit, mechanische Belastbarkeit und Witterungsbeständigkeit. Konkret: In einer Kammer wird der Stecker einer definierten Menge Wasser ausgesetzt. Zudem simuliert man rund 5000 Steckverbindungen, dabei darf nichts ausletern oder der Stromfluss durch Defekte unterbrochen werden. Bei Erwärmungsprüfungen dürfen keine Brände entstehen. Bei Überfahrprüfungen fährt ein Rad über die Ladestecker, auch dem müssen sie ohne Bruch und Kurzschluss standhalten.



Brandgefahr: Per Überfahrprüfung werden die Stecker auf einwandfreie Funktion und Schäden geprüft



„Läuft zu viel Strom übers Kabel, kann der Kunststoff außen herum schmelzen.“



Roland Zwickl
München



Bei Parcouranlagen achtet Zwickl z. B. auf den Fallschutz und das Risiko von Fingerfangstellen. Auch Sprünge stellt er nach.

Diese Prüfung ist kein Kinderspiel

■ Sandgrube, Rutsche, Schaukel – so kennt man klassische Spielplätze. Und dann gibt es Abenteuer- und Wasserspielplätze, Kletterhallen, BMX-, Skate- und Calisthenic-Anlagen für Jung und Alt. Sie alle prüft Roland Zwickl, TÜV SÜD-Experte für Spielplätze und -geräte, auf der ganzen Welt. Europaweit gilt die Norm DIN EN 1176 für die Geräte und sicherheitstechnischen Anforderungen, EN 1177 für die stoßdämpfenden Spielplatzböden. „Selber die Rutsche runter oder auf ein Klettergerüst zu steigen, gehört dazu. Nur so kann ich mich neben der fachlichen Prüfung vom sicheren Zustand überzeugen.“ Auch auf Sauberkeit und Pflegezustand achtet der Prüfer. Alles, was wackelt, übt eine große Anziehung auf Kinder aus, und so würden sie an Schwachstellen rütteln, bis größerer Schaden entstehe. Zwickl rät Betreibern, Kinder schon bei der Planung mit einzubeziehen. Sein Lieblingsgerät? „Die Selipyramide. Sie ist vielseitig und eher ungefährlich. Man kann klettern, schaukeln und macht Höhenerfahrung.“

Herr Mahrla kriegt nen Föhn

■ Neun Uhr morgens im TÜV SÜD-Labor in Garching: Alexander Mahrla (33), Bereichsteamleiter Haushaltsgeräte, verkostet Steaks – ein Kontaktgrill wird getestet. Auch das zählt zu den Aufgaben des staatlich geprüften Technikers. Geräte wie Toaster, Kaffeemaschine und Staubsauger werden auf die gesetzlich vorgeschriebene elektrische Sicherheit geprüft, auf Gebrauchstauglichkeit und im Dauertest 25 oder 30 Tage lang – das entspricht einer Lebensdauer von fünf Jahren. „Jeder Produktbereich ist spannend, der Prüfaufbau von jedem Gerät anders, damit der automatisierte 24/7-Betrieb im Dauertest darstellbar ist“, sagt Mahrla. Um die Ohren geflogen sei ihnen noch keines, viel Rauch gebe es schon. Toastscheiben entzünden sich, Prototypen gehen in Flammen auf. Nach der Bewertung überarbeitet der Kunde das Produkt, die Nachprüfung bestehen die meisten. Ein Trend sind Geräte mit Smarthome-Integration, deren Cybersicherheit in den Fokus rückt, von Akkuproducten die Nachhaltigkeit. Auch für Reparierbarkeit gibt es neue gesetzliche Vorgaben. Hat Mahrlas Arbeit Einfluss auf seinen Haushalt? „Ja, ich kenne die Geräte im Detail und kaufe Kaffeemaschine, Saug- und Mähroboter entsprechend – ich bin gut versorgt.“



Im Rahmen der Geräte-Gebrauchstauglichkeit testet der TÜV auch, ob Waffeln und Toast gold-gelb werden



Alexander Mahrla
München



Im Labor in Garching wird geprüft, ob der Haartrockner zu heiß wird

Herausforderung Spielplatz:
Kinder sollten ihre Erfahrungen machen dürfen, findet der TÜV-Prüfer



Mainzer Rosenmontagszug:
Den Wagen mit einem rund zehn Meter hohen beweglichen Eisbär hat Mehmet Ayvaz abgenommen



Wolle mer se zulasse?

■ Mehmet Ayvaz (50) kann Geheimnisse für sich behalten: „Ich kenne die Motivwagen des Mainzer Rosenmontagszuges schon vorher und werde oft danach gefragt, aber ich verrate nichts.“ Für den Maschinenbauingenieur und auf Brauchtumswagen spezialisierten Sachverständigen des TÜV Rheinland geht die Hauptsaison von November bis Februar, übers Jahr stehen weitere örtliche Veranstaltungen wie etwa Schützenfeste an. Nicht nur Abnahmen fertiger Fahrzeuge stehen auf der Agenda. „Ich unterstütze die Vereine von Anfang an, wir bauen die Wagen zusammen auf, damit wir sie später nicht noch mal umbauen müssen.“ Das bringt Diskussionen mit sich, aber auch gemeinsame Lösungswege. Ayvaz berät bei der Wahl des Fahrgestells, beim Aufbau aus Styropor, bei mit Pappmaschee verkleideten Netzgitterhohlräumen sowie bei Wagen mit Personenbeförderung. Bei der Abnahme steht die Betriebssicherheit im öffentlichen Straßenverkehr auf dem Weg zur Veranstaltung im Fokus, ebenso Stabilität und Befestigung der Aufbauten sowie die Sicherheit der Veranstaltungsteilnehmer. Das Gutachten ist dann ein Jahr gültig. Bei allem muss Ayvaz immer im Hinterkopf haben, dass der Fahrzeugeinsatz in einem feucht-fröhlichen Umfeld stattfindet, das bringt weitere Risiken mit sich. Beeindruckt ist er von der Kreativität und Energie, welche die Vereine in ihre Wagen stecken. „Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt.“ Muss man selbst Karnevalist sein, um den Job zu machen? „Ich bin nicht aktiv in einem Verein. Aber ich bin bei jedem Umzug dabei. Es macht schon stolz, zur fröhlichen Stimmung beizutragen.“



Mehmet Ayvaz
Mainz

Diese Arten von Mängeln gibt's

Bestanden oder durchgefallen? Der TÜV differenziert genauer – mit dem **Mängelbaum**

HAUPTSACHE HU? So einfach ist das nicht. Wer zur Hauptuntersuchung fährt, sollte wissen: Bei geringfügigen Mängeln gibt es die Plakette in der Regel, die Mängel müssen

aber zeitnah beseitigt werden. Stellt ein Prüfer erhebliche oder gefährliche Mängel fest, muss das Fahrzeug innerhalb eines Monats für eine Nachprüfung erneut vorgeführt werden. Wichtig: Trotz

des Zeitrahmens sind die Mängel am Fahrzeug umgehend zu beseitigen. Die Mängel unterteilen die TÜV-Prüfer in sechs Abstufungen. Hier sind sie – damit Sie bei den Fachleuten mitreden können.

Mehr Service im Internet:
www.autobild.de





**LIEBE GEHT
DURCH DEN WAGEN.**

Deswegen prüfen wir alle Fahrzeuge auf Herz und Nieren –
egal ob Verbrenner, Elektrofahrzeug oder autonomer Shuttle.

TÜV
Die mit dem Siegel.

Die Tops & Flops

Gewinner

2- UND 3-JÄHRIGE



MAZDA 2

Sinnvolle Technik, adrettes Design, vernünftige Preise – so muss ein Kleinwagen aussehen. Dass im Mazda 2 alles etwas besser hält als bei anderen, mag auch an seinem geringen Gewicht von knapp über einer Tonne liegen. Glückwunsch!

4- UND 5-JÄHRIGE



VW GOLF SPORTSVAN

Er steht schon seit Jahren im TÜV-Report auf dem Siegertreppchen. Der Golf Sportsvan ist ein schlau konstruiertes Fahrzeug – variabel, unpretentös, solide. Und dabei aufgrund seiner Größe im Alltag weit weniger nervig als jedes SUV.

6- UND 7-JÄHRIGE



VW T-ROC

Mit dem Soft-SUV aus Wolfsburg sind Gebrauchtwagenkäufer auf der sicheren Seite. Die Erbanlagen des VW T-Roc gehen auf den bewährten Golf 7 zurück, und so finden die Prüfer in nahezu allen Kapiteln weniger Mängel als im Schnitt.

8- UND 9-JÄHRIGE



MAZDA CX-3

Die Japaner scheinen einges richtig zu machen, denn auch in dieser Altersklasse fahren sie an die Spitze. Der CX-3 trägt die Kleinwagengene des Mazda 2 unter dem Blech. Besonderheit in dieser Klasse: Zweiliter-Saugmotor mit 150 PS.

10- UND 11-JÄHRIGE



MERCEDES B-KLASSE

Sowohl die aktuelle B-Klasse W247 als auch der Vorgänger W246 (Foto) machen beim TÜV eine richtig gute Figur. Die Mängelquote von gerade mal 13,9 Prozent bringt den zu Unrecht als Rentnerauto verunglimpften Van an die Spitze.

12- UND 13-JÄHRIGE



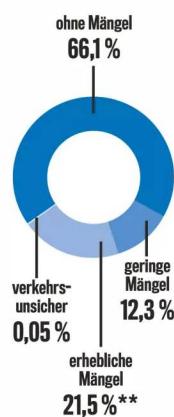
VW TOUAREG

Die zweite Auflage des Groß-SUV macht schwer Eindruck – auch bei der Hauptuntersuchung. Obwohl als Zugfahrzeug oft hart rangenommen, liegt die Mängelquote bei nur 18,3 Prozent. Der Ölverlust am Motor/Antrieb trübt das positive Bild etwas.

2- UND 3-JÄHRIGE

RIESIGE DATENBASIS

Insgesamt 9 458 562 Hauptuntersuchungen aus dem Zeitraum Juli 2024 bis Juni 2025 hat der TÜV-Verband ausgewertet. Über alle Altersklassen hinweg (inklusive der über 13-Jährigen) fielen 21,5 Prozent der Autos wegen erheblicher Mängel durch die Prüfung – 0,9 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr.



**davon 0,58 % gefährliche Mängel.
Alle Zahlen gerundet

Rang	Fabrikat und Typ	Quote	TKM*
1	Mazda 2	2,9	29
2	Mercedes B-Klasse	3,0	41
4	VW T-Roc	3,0	37
5	Toyota Yaris Cross	3,2	32
6	BMW 1er/2er	3,3	41
6	Mini Cooper SE	3,5	27
7	Audi Q3	3,9	46
8	Kia Sportage	4,0	38
8	Audi Q4 e-tron	4,0	42
10	VW Touareg	4,1	59
10	Audi Q5	4,2	59
	BMW 2er Active Tourer	4,2	54
	BMW X1	4,2	46
11	Mercedes GLC	4,2	61
	Volvo XC 60	4,2	57
	Fiat 500e	4,2	26
17	Mercedes C-Klasse	4,3	54
	Renault Captur	4,3	32
19	Suzuki Swift	4,4	31
	Suzuki Vitara	4,4	34
21	Audi A3	4,5	45
	Hyundai Tucson	4,5	42
	BMW X3/X4	4,6	56
	Mercedes A-Klasse	4,6	47
23	Toyota Yaris	4,6	34
	BMW i3	4,6	28
	Renault Twingo Z.E.	4,6	25
28	Mini	4,7	33
	Ford Fiesta	4,8	34
29	Kia Picanto	4,8	28
	Hyundai Kona Elektro	4,8	37
32	Hyundai Ioniq 5	4,9	46
	Audi A6/A7	5,0	68
33	Mercedes E-Klasse	5,0	81
	Nissan Qashqai	5,0	39
	Skoda Karoq	5,0	49
37	Audi A1	5,1	32
	Opel Grandland/X	5,2	40
38	Smart Fortwo	5,2	19
	Ford Puma	5,2	35
41	Mazda 3	5,3	38
	Ford EcoSport	5,4	30
42	Hyundai i20	5,4	33
	Audi Q2	5,5	37
	Mazda CX-3	5,5	32
	Nissan Micra	5,5	30
	Seat Ateca	5,5	47
	Skoda Fabia	5,5	34
	VW ID.3	5,5	35
50	Peugeot 208	5,6	34
51	VW T-Cross	5,7	30
	VW Tiguan	5,7	59
53	Cupra Formentor	5,9	39
	Hyundai Kona	5,9	36
	Audi A4/A5	6,1	59
55	Mercedes GLE	6,1	63
	Peugeot 2008	6,1	35
	VW ID.4/D.5	6,1	47

*durchschnittliche Laufleistung des Fahrzeugtyps (x 1000 km)

beim TÜV

Quote erheblicher Mängel: Ø 6,5 %

59	BMW 3er/4er	6,2	62
60	BMW X5/X6	6,3	65
61	Citroën C3	6,4	31
	Fiat 500	6,4	26
	Opel Corsa	6,4	33
64	Kia Ceed	6,5	42
	Hyundai i30	6,6	44
65	Skoda Kodiaq	6,6	72
	VW Golf	6,6	51
68	Renault Twingo	6,7	29
	Hyundai i10	6,8	31
69	Renault Clio	6,8	34
	VW Touran	6,8	65
	Skoda Octavia	6,9	70
72	VW Polo	6,9	35
	VW Passat	6,9	77
	VW e-Up	6,9	29
76	Mazda CX-5	7,0	44
	Peugeot e-208	7,0	35
	Dacia Duster	7,4	42
78	Seat Arona	7,4	33
	Toyota Corolla	7,4	65
81	Fiat Panda	7,7	29
	Dacia Sandero	7,8	36
82	Opel Mokka	7,8	32
84	Mitsubishi Space Star	8,0	31
85	Renault Zoe	8,1	32
86	Seat Alhambra	8,2	46
87	Ford Kuga	8,3	43
	BMW 5er/6er	8,4	71
88	VW Up	8,4	36
	Opel Corsa-e	8,4	30
	Skoda Kamiq	8,4	36
92	Opel Mokka-e	8,6	26
93	Skoda Enyaq	9,1	51
94	Seat Ibiza	9,2	37
	Opel Insignia	9,3	65
95	Seat Leon	9,3	53
	Skoda Scala	9,3	40
	Toyota Aygo	9,3	35
99	Ford Focus	9,4	50
	VW Sharan	9,4	55
101	Skoda Superb	9,6	77
102	VW Caddy	9,8	61
103	Opel Astra	9,9	54
104	Opel Crossland X	10,0	30
105	Ford S-Max	11,8	67
	Renault Mégane	11,8	50
107	Dacia Spring	13,0	26
108	Tesla Model 3	13,1	56
109	Ford Mondeo	14,3	76
110	Tesla Model Y	17,3	55

FOTOS: T. BAUER (6), S. KRIEGER (2), M. NEHRMANN, R. RÄTKE, T. SALL (2)

Einige Hersteller - zum Beispiel Mercedes - bieten kostenlose Vorabchecks in ihren Vertragswerkstätten an. Das senkt die Mängelquote bei der HU

► Die Linie markiert den Mittelwert aller geprüften Typen in der jeweiligen Altersklasse

besser ◀ ▶ schlechter

Ob ein Auto die HU besteht, hängt nicht allein von seinen technischen Anlagen ab, sondern auch davon, wie es genutzt und in der Werkstatt gewartet wird. Hier sind die Gewinner und Verlierer aller Altersklassen

Verlierer

2- UND 3-JÄHRIGE



TESLA MODEL Y

Mit seiner elektrischen Reichweite und dem riesigen Kofferraum, der sogar eine dritte Sitzreihe aufnimmt, hat es das Model Y zu großer Beliebtheit gebracht. Kaum verzeihlich: Bei der HU versagt der Tesla sechsmal öfter als die Besten.

4- UND 5-JÄHRIGE



BMW 5ER/6ER

In dieser Altersklasse fallen im Schnitt zehn Prozent der Autos durch die HU, beim BMW 5er/6er sind es 21,5 Prozent. Oft wurden die Gasfedern der aktiven Motorhaube (Fußgängerschutz) nicht rechtzeitig erneuert, das verhagelt die Bilanz.

6- UND 7-JÄHRIGE



DACIA DUSTER

Die zweite Generation hat Dacia in einigen Punkten verbessert, doch bei der HU kann das Billig-SUV noch immer nicht überzeugen. Fast jeder vierte Duster fährt schon in diesem zarten Alter mit erheblichen Mängeln vor und bekommt keine Plakette.

8- UND 9-JÄHRIGE



BMW 5ER/6ER

Wie beim Nachfolger G30 wirft die aktive Motorhaube auch den 5er der Baureihe F10 (Foto) aus der Bahn. Hinzu kommen überdurchschnittlich viele Mängel an Achsfedern und Dämpfung. Durchfallquote: inakzeptable 29,9 Prozent.

10- UND 11-JÄHRIGE



DACIA DUSTER

Dank optionalem Allrad wühlt sich der Duster durch - nur nicht bei der HU. Jeder dritte Kandidat weist erhebliche Mängel auf. Schwachpunkte sind unter anderem Achsaufhängungen, Lenkgelenke, Fußbremse und Abblendlicht.

12- UND 13-JÄHRIGE



RENAULT CLIO

Der französische Kleinwagen ist Technik-spender diverser Modelle der Schwestermarke Dacia. Ob Fahrwerk, Bremsen oder Licht: Die Mängelquoten liegen klar über dem Schnitt. 40,4 Prozent der geprüften Clio fahren ohne frische Plakette vom Hof.

Die Tops & Flops beim TÜV

4- UND 5-JÄHRIGE Ø 10,0 % Quote erheblicher Mängel

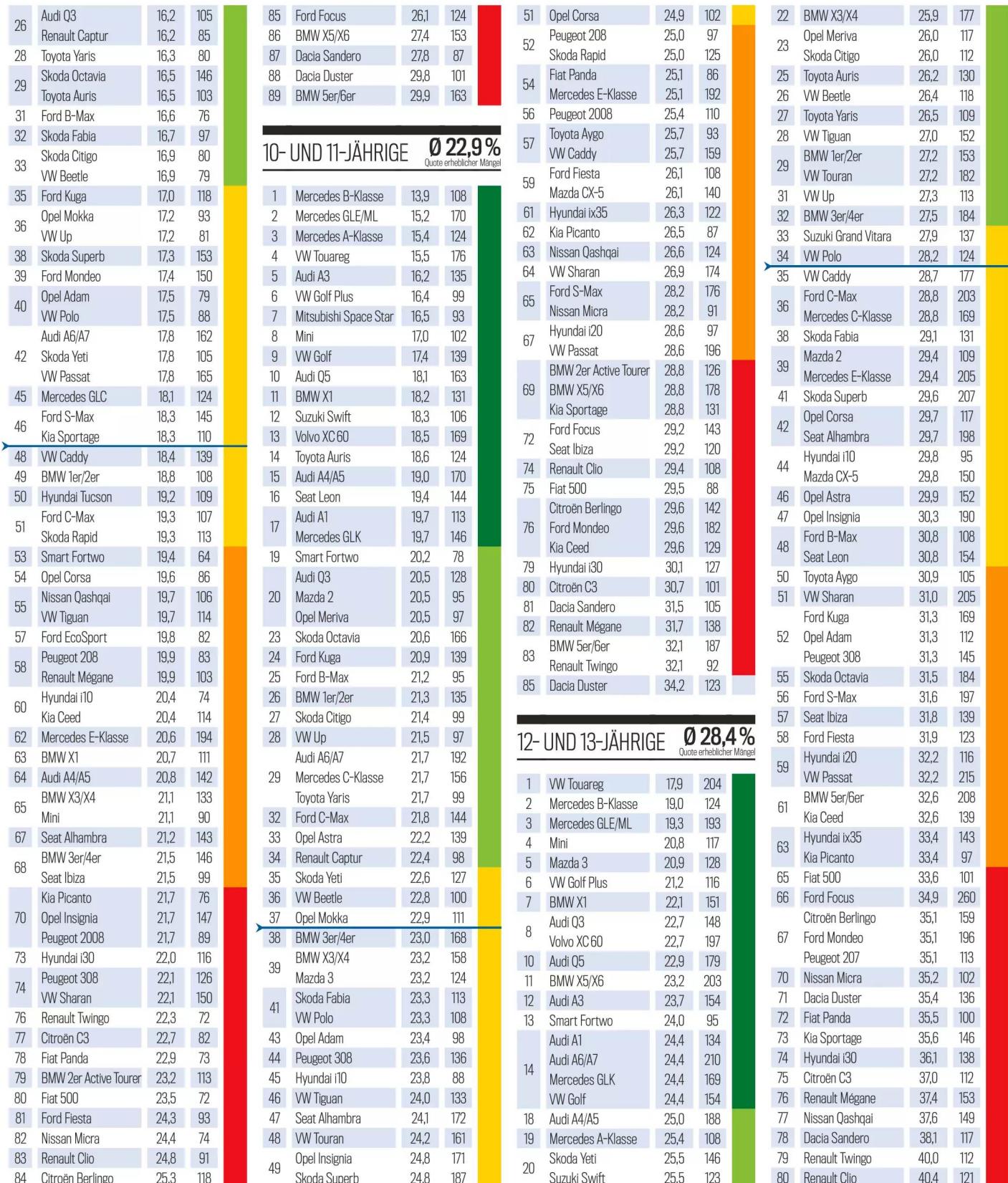
Rang	Fabrikat und Typ	Quote	TKM*
1	VW Golf Sportsvan	4,0	52
2	VW T-Roc	4,0	55
3	Audi Q2	4,5	54
4	Mercedes GLC	4,8	73
5	Mazda 2	4,9	47
6	Opel Corsa-e	5,0	34
7	Mercedes B-Klasse	5,1	55
8	Peugeot 2008	5,4	50
9	VW ID.3	5,5	44
10	Audi A4/A5	6,0	84
11	Audi Q5	6,3	80
12	Suzuki Vitara	6,4	54
	Audi A3	6,5	65
13	Audi A6/A7	6,5	92
	Skoda Karoq	6,5	66
	Hyundai Kona Elektro	6,5	51
17	VW Golf	6,6	73
	Mercedes C-Klasse	6,9	80
18	Seat Ateca	6,9	65
	VW Polo	6,9	53
21	Mercedes E-Klasse	7,0	107
	Ford Puma	7,0	48
23	Mercedes A-Klasse	7,2	65
	Volvo XC 60	7,2	83
25	VW Tiguan	7,3	73
26	Renault Captur	7,4	46
27	Kia Picanto	7,5	43
	Mercedes GLE	7,5	85
	Peugeot 208	7,7	47
29	VW Up	7,7	51
	Hyundai Kona	7,7	54
32	Suzuki Swift	7,8	54
	Audi Q3	8,1	60
33	Nissan Qashqai	8,1	58
	Skoda Kodiaq	8,1	83
	Mazda CX-3	8,2	48
36	VW T-Cross	8,2	44
	VW e-Up	8,2	38
39	VW Touran	8,3	84
40	Mazda 3	8,4	62
	Smart Fortwo	8,4	33
	Hyundai i20	8,5	51
42	Opel Corsa	8,5	48
	Opel Grandland/X	8,5	60
45	BMW i3	8,6	48
	Toyota Yaris	8,7	45
46	Toyota Corolla	8,7	74
	VW Touareg	8,7	91
49	Mazda CX-5	8,8	66
50	Skoda Fabia	9,1	52
51	Opel Mokka	9,2	53
52	Ford Fiesta	9,3	53
53	Opel Adam	9,5	47
54	Seat Arona	9,7	49
55	Seat Leon	9,9	70

6- UND 7-JÄHRIGE Ø 13,6 % Quote erheblicher Mängel

1	VW T-Roc	6,7	76
2	VW Golf Sportsvan	6,9	69
3	Audi Q2	7,5	74
4	Skoda Karoq	7,8	85
5	Mazda CX-3	7,9	70
6	Suzuki Swift	8,4	70
7	Audi A3	8,5	87

8- UND 9-JÄHRIGE Ø 18,3 % Quote erheblicher Mängel

1	Mazda CX-3	9,7	86
2	VW Golf Sportsvan	10,3	92
3	Mercedes B-Klasse	11,0	90
4	Seat Ateca	11,1	112
5	Suzuki Vitara	11,4	104
6	Mazda 2	11,9	89
7	Audi A3	12,3	114
	Mercedes GLE/ML	12,3	143
9	Mercedes A-Klasse	12,7	105
10	VW Golf	14,1	120
11	VW Touran	14,2	137
12	Hyundai i20	14,4	92
13	Suzuki Swift	14,5	93
14	Opel Meriva	14,8	82
15	Mazda 3	15,2	107
16	VW Touareg	15,4	143
17	Mazda CX-5	15,5	118
18	Mitsubishi Space Star	15,5	79
19	Audi A1	15,6	93
20	Toyota Aygo	15,6	78
21	Audi Q5	15,8	140
22	Opel Astra	15,8	112
23	Seat Leon	15,9	125
24	Volvo XC 60	15,9	142
25	Mercedes C-Klasse	16,0	131



SO SEHEN SIEGER

Es war ein harter Wettbewerb. Nach 9 458 562 Hauptuntersuchungen, die von den TÜV-Sachverständigen binnen eines Jahres durchgeführt wurden, stehen die Sieger fest! Traditionell kürt der AUTO BILD TÜV-REPORT jene Modelle, die in ihrem Segment beim ersten Prüftermin nach zwei bis drei Jahren die niedrigste Quote erheblicher Mängel aufweisen. Zudem gibt es einen Ge-

Zweimal Mercedes, dazu BMW, Fiat, Mazda und VW – die Klassensieger im 2026er TÜV-Report

samsieger, nämlich den Besten von allen in dieser Altersklasse. Neben den üblichen Verdächtigen auf den vorderen Rängen – Mercedes und die Japaner – schafft es erstmals ein Fiat aufs Podest: der vollelektrische 500e. Es bleibt also spannend, nicht zuletzt, weil immer neue E-Autos nachrücken.

Unser jährlich erscheinendes Sonderheft hat den Anspruch, Ratgeber für den

Gebrauchtwagenkauf zu sein. Daher gibt es in dieser Ausgabe erstmals eine Wertung zur Langzeitqualität: Wir ermitteln, welche Mängelquoten die Marken bei den Zehn- bis Elfjährigen aufweisen. Warum diese Altersklasse? Weil das Autos sind, die mitten im Leben stehen – das durchschnittliche Pkw-Alter in Deutschland liegt laut Kraftfahrt-Bundesamt derzeit bei 10,6 Jahren. Die Langzeit-Mängelquote hilft aber auch

DIE KLASSENSIEGER*



FIAT 500e
Minis



Auch wenn es so aussieht: Der Fiat 500e basiert nicht auf dem seit 2007 angebotenen Verbrenner-500, sondern wurde als Elektroauto von Grund auf neu entwickelt. Die Mühe scheint sich gelohnt zu haben, denn der 3,63 m kurze Kleinstwagen (Segment A0) holt bei seinem ersten Auftritt im AUTO BILD TÜV-REPORT gleich den Klassensieg. Quote erheblicher Mängel bei der ersten HU: 4,2 Prozent.



MAZDA 2
Gesamtsieger und Kleinwagen



Im vergangenen Jahr fuhr der Honda Jazz den Gesamtsieg ein, diesmal ist es wieder ein japanischer Kleinwagen: Der Mazda 2 gibt sich in keinem Prüfkapitel eine Blöße und liegt am Ende mit einer Mängelquote von 2,9 Prozent knapp vorne. Zugute kommt ihm als Gesamtsieger neben seinen guten Genen die vergleichsweise niedrige Laufleistung der Zweijährigen von 29 000 Kilometern.



MERCEDES C-KLASSE
Mittelklasse



Auch diese Generation C-Klasse hat viele Seiten. Ob Lustlaster oder Langstreckenlimo – immer ist der W206 ein Nutz-Fahrzeug im besten Sinne. So gesehen verwundern die hohen Laufleistungen von im Schnitt 54 000 Kilometern bei der ersten HU nicht. Die niedrige Mängelquote von 4,3 Prozent ist womöglich auch das Ergebnis gründlicher HU-Vorabchecks in den Mercedes-Werkstätten.



VW T-ROC
SUV



Gene vom Golf 7, crossige Erscheinung. Mit dem T-Roc bekommt die VW-Kundschaft bewährte Technik im modischen Gewand. Echte Schwachpunkte haben die TÜV-Untersuchungen bislang nicht zutage gefördert, in den letzten Jahren mischte das Soft-SUV immer vorn mit und schrammt nun mit einer Mängelquote von 3,0 Prozent bei der ersten HU knapp am Gesamtsieg vorbei.

AUS

Auszug aus rund 9,5 Millionen Hauptuntersuchungen: Diese Modelle sind beim ersten TÜV-Termin top. Dazu unsere **neue Wertung**: Welche Marken im Alter die beste Haltbarkeit bieten

Gebrauchtkäufern, die ein jüngeres Auto in Erwägung ziehen. Denn der Wert liefert eine Prognose zum Bestehen künftiger HUs, mithin zur Haltbarkeit. So lassen sich gezielt Automarken ansteuern oder ausschließen.

In die Wertung kommen Hersteller, die in der Altersklasse der Zehn- bis Elfjährigen mindestens drei Modelle am Start haben. Deren Mängelquoten werden gemittelt,



Matthias Moetsch
Redaktionsleiter
AUTO BILD TÜV-
REPORT

daraus ergibt sich der Wert für die Marke. Eine Erkenntnis ist etwa, dass sich selbst mit hohen Laufleistungen Topergebnisse einfahren lassen, siehe Mercedes und Audi.

Neben dem Nutzen für die Verbraucher ist unsere neue Langzeitwertung aus Vermarktungssicht interessant, weil imagebildend für die Marke und somit ein tolles Werbeargument. Zumaldest für jene Hersteller, die vorn stehen.



DIE SIEGER LANGZEITQUALITÄT**

1. Mercedes



2. Audi



3. Toyota



Platz	Marke	Mängelquote in %	Laufleistung in km
1.	Mercedes	18,5	149 000
2.	Audi	19,2	150 000
3.	Toyota	22,0	136 000
4.	VW	22,4	140 000
5.	Skoda	23,0	136 000
6.	Opel	23,1	120 000
7.	Mazda	23,3	120 000
8.	Seat	24,2	145 000
9.	Peugeot	24,7	114 000
10.	BMW	25,1	155 000
11.	Ford	25,3	141 000
12.	Hyundai	27,2	109 000
13.	Kia	28,3	116 000
14.	Renault	28,9	109 000

* 2- bis 3-Jährige, Datenbasis: 1 044 767 Hauptuntersuchungen in dieser Altersklasse;

** 10- bis 11-Jährige, Datenbasis: 912 542 Hauptuntersuchungen in dieser Altersklasse



BMW 1er
Kompaktklasse

Nach diversen vergebenen Ergebnissen in AUTO BILD TÜV-REPORT 2026 tut dieser Sieg den Münchnern gut. 94,8 Prozent der front- bzw. allradgetriebenen BMW 1er (Baureihe F40) kommen ohne jede Beanstandung durch die erste Hauptuntersuchung, die Quote erheblicher Mängel liegt bei 3,3 Prozent. Im Vergleich zum Vorgänger zeigen sich Achsfedern/Dämpfung und Fußbemse standhafter.



MERCEDES B-KLASSE
VAN

Sie ist kompakt, kann aber einladen. Sie bietet Van-Variabilität und fährt doch geschliffen. Sie kann schnell sein oder sparsam. Kurzum: Die Mercedes B-Klasse der Baureihe W247 ist ein Modell für Kenner. Die wissen auch, dass die TÜV-Prüfer an dem Modell kaum etwas auszusetzen haben. In diesem Jahr gibt's den Klassensieg mit einer Mängelquote von 3,0 Prozent bei den Zwei- bis Dreijährigen.

So lesen Sie den TÜV-Report

Alle Mängel bei der Hauptuntersuchung auf einen Blick: Grün ist gut, Rot ist schlecht

WIE LANGE HAT ER TÜV?“ Eine Standardfrage beim Gebrauchtwagenkauf – und das aus gutem Grund. Die amtlich vorgeschriebene Hauptuntersuchung (HU) gilt seit jeher als Messlatte dafür, ob ein Auto technisch fit ist. Gibt es Zweifel an dessen Sicherheit oder Umweltverträglichkeit, muss es nachgebessert und dann erneut vorgeführt werden.

Auf den Typseiten im TÜV-Report finden Sie die grafisch aufbereitete HU-Statistik – ergänzt um die Expertise der AUTO BILD-Redaktion: Was zeichnet das Modell aus? Wie schlug es sich im Dauertest? Gibt es Mängel oder Rückrufaktionen? Informationen, die das Heft für Gebrauchtwagenkäufer so wertvoll machen.

Warum fehlen einige Modelle?

Bei seltener verkauften Typen reicht die Zahl der HUs oft nicht aus, um statistisch seriöse Aussagen treffen zu können.

Was bedeuten die Farben?

Grün heißt gut, Rot heißt schlecht. Zeigt die Mängeltabelle überwiegend Hellgrün oder Dunkelgrün, ist alles okay. Gelb heißt Mittelfeld, Orange und Rot zeigen eine erhöhte Mängelquote an. Jede der fünf Farben steht für ein Quintil. Diese entste-

hen, wenn eine Ansammlung von Zahlen in fünf gleich große Teile zu je 20 Prozent aufgeteilt wird. Ins dunkelgrüne Quintil kommen also jene Autotypen, die unter den besten 20 Prozent im Heft sind.

Woher kommen die Daten?

Für den aktuellen Report hat der TÜV knapp 9,5 Millionen HUs aus dem Zeitraum Juli 2024 bis Juni 2025 ausgewertet und dokumentiert, inklusive Kilometerleistung und gefundener Mängel. In diesem Heft werden 118 Autotypen, zu denen ausreichend Daten vorliegen, berücksichtigt. Zählt man alle Fahrzeuggenerationen zusammen, sind es sogar 216 Modelle.

Was wird alles untersucht?

Rund 150 Prüfpunkte sind bei einer HU abzuhaken. Diese Menge würde den Rahmen des Heftes sprengen, darum besprechen wir auf den Typseiten in der Spalte „Das TÜV-Urteil“ nur die 18 wichtigsten Prüfpunkte – die im Zahlspeisig (ab Seite 164) zugunsten der Übersichtlichkeit auf 15 reduziert werden. Die Grafik auf den Typseiten zeigt acht zentrale Mängelbereiche: Achsaufhängungen, Achsfedern/Dämpfung, Lenkung, Beleuchtung, Bremsfunktion, Bremsbauteile, Abgasanlage, Ölverlust.

FAHRZEUGMODELL, TECHNISCHE DATEN

Die Basisdaten: Modellbezeichnung und Modellgeneration, Motorisierungen sowie Bauzeitraum. Außerdem wurde ein Marktpreis ermittelt für Fahrzeuge mit klassenüblicher Laufleistung und mindestens sechs Monaten TÜV.

HIER STEHT DER VERGLEICH MIT ANDEREN MODELLEN

Zu jedem Prüfjahrgang finden Sie hier die durchschnittliche Mängelquote und die durchschnittlichen Laufleistungen aller geprüften Autos sowie die Daten des jeweiligen Modells der Typseite.



Gehen so nicht Mängel verloren?

Nein. Manchmal gibt es Fehler, die nicht in die 18 Hauptprüfpunkte passen, aber so gravierend sind, dass sie ein Modell runterziehen. Beispiel: die HU-relevanten Motorhaubendämpfer diverser BMW-Modelle. Für Klarheit sorgt in solchen Fällen eine neue Datenbank, die der TÜV-Verband in Berlin eingerichtet hat. Aus der lässt sich auch herauslesen, dass am Lenkgelenkversagen von Seat Ibiza/Arona und VW Polo die Staubmanschetten schuld sind und dass das Bremsfunktionsproblem des VW Golf8 auf das ABS-/ESP-Hydraulikaggregat zurückgeht.

Wie schlimm sind die Mängel?

Die Mängelquote aller vom TÜV geprüften Pkw hat sich um 0,9 Prozentpunkte zum Vorjahr verschlechtert und liegt nun bei 21,5 Prozent. Nicht eben beruhigend, bedeutet es doch: Mehr als jedes fünfte Auto fällt durch die HU, weil es erhebliche Mängel hat. Zu denen zählen neben Klassikern wie Ölverlust, defekten Lampen und ausgeschlagenen Achslagern auch falsch justiertes Abblendlicht oder eine funktionslose Kennzeichenbeleuchtung. Mängelfrei waren 66,1 Prozent der untersuchten Autos, geringe Mängel hatten 12,3 %, verkehrsunsicher waren 0,05 %.

UND SO ERRECHNET SICH DIE FARBE

Alle Autos einer Altersklasse sind nach der Höhe ihrer Mängelquoten geordnet. Die besten 20 Prozent sind dunkelgrün dargestellt, die nächsten hellgrün, die schlechtesten 20 Prozent sind rot.

Dunkelgrün

Diese Farbe steht für Bestleistung.

Hellgrün

Gut, aber nicht ganz perfekt.

Gelb

Das ist Mittelmaß.

Orange

Mehr Mängel, aber nicht ganz schlecht.

Rot

Im TÜV-Report eine Alarmfarbe – deutlich schlechter als der Durchschnitt.

DIE BAUGRUPPEN

FAHRWERK

Neben Lenkung, Dämpfung und Achsaufhängungen zählt auch Korrosion am Unterboden zu dieser Rubrik. Ist am Fahrwerk oder Unterboden etwas defekt, kann es teuer werden.

LICHT

Dazu gehören Scheinwerfer, Rücklichter und Blinker. Oft vergessen: Kennzeichenbeleuchtung, Leuchteinheitenregulierung und Nebel-schlussleuchte lassen sich vorab einfach kontrollieren.

BREMSEN

Außer der Betriebsbremse, also der Fußbremse und deren Bauteile wie Bremsschalen und -schläuche, zählt auch die Feststellbremse dazu, sie zieht oft ungleichmäßig.

UMWELT

Gerade bei älteren Autos ist Ölverlust ein Problem. Zur Rubrik zählen auch die Ergebnisse der AU und der Zustand der Abgasanlage.

Kleiner mit großem Anspruch

Ein Audi auf den Spuren des Mini: Fein, sportlich und exklusiv will der A1 sein. Das gelingt gerade der zweiten Generation – doch beim TÜV ist der A1 nicht immer 1A

Audi A1 (GB)

Bauzeit	seit 2018
Motoren	95 PS (25 TFSI) bis 207 PS (40 TFSI)
Preis	ab 13 000 Euro



DAS IST ER Die erwachsene Version von Audis Kleinwagen, denn die zweite Generation bietet mehr Platz und modernere Technik. Es gibt nur noch den Fünftürer, unter der Haube nur noch Benziner. Da für erschien 2019 der um 35 Millimeter höhergelegte Citycarver (später Allstreet), der mit robusten Anbauteilen das Mini-SUV spielt. Die etwas schmalere Motorenpalette vom 95 starken Dreizylinder bis zum Zweiliter-TFSI mit 207 PS adelt den A1 noch immer zum flotten Spaßgerät. Der Spartipp im Programm heißt 30 TFSI (2020–2024). Der Dreizylinder mit 110 PS verbraucht weniger als sechs Liter und bietet ausreichend Pfeffer.

DAS KANN ER Fast einen A3 ersetzen, denn der Innenraum bietet genug Platz für vier Personen. Und das in schicker Umgebung, nach dem Motto: Kleider machen Kleinwagen. Wer schön fahren will, muss leiden können, denn Antrieb wie Fahrwerk des A1 arbeiten durchweg kernig. Das gilt vor allem für den Citycarver, der trotz seines robusten Auftritts keinen Allradantrieb, dafür aber unkomfortable Spurträder hat. Der Kofferraum ist gewachsen auf 335 Liter, bei umgelegter Rückbank 1090 Liter.

DAS MACHT ÄRGER Zwei Rückrufe betrafen Einspritzung und hintere Gurtschlösser. Und: Das Doppelkupplungsgetriebe zickt mitunter.

Audi A1 (8X)

Bauzeit	2010 bis 2018
Motoren	82 PS (1.0 TFSI) bis 256 PS (A1 quattro)
Preis	ab 4500 Euro



DAS IST ER Ein feiner VW Polo oder Seat Ibiza – alle drei nutzen die gleiche Technik. Audi lehnt das Design an den größeren A3 an, hält mit knapp vier Meter Länge dennoch ein cityfreundliches Format ein. Der A1 startete zunächst ausschließlich als Dreitürer, der fünftürige, etwas breitere Sportback hatte erst 2012 Premiere.

DAS KANN ER Der Idee vom praktischen Kleinwagen mehr Pfiff und Chic geben. Extras wie Sportfahrwerk, größere Räder und Zweifarbenlack verführen zu besserer Ausstattung. Mehr Platz als ein Polo hat er nicht, dafür mehr Leistung bis hin zur Topversion 2.0 TFSI quattro mit 256 PS. Die wenigsten der auf dem Gebrauchsmarkt angebotenen A1 sind Diesel, der Dreizylinder mit 90 PS schafft im Verbrauch eine Drei vorm Komma.

DAS MACHT ÄRGER Beim Motortyp EA111 schwächtelt die Steuerkette im 1.2 TFSI und 1.4 TFSI. Ein Rückruf des Sportback betraf Airbag und Gurtstraffer. Ärger macht auch das Doppelkupplungsgetriebe, das beim Anfahren oder Gangwechsel ruckelt. Ein Softwareupdate oder Ölwechsel helfen manchmal, oft muss eine neue Kupplung her.

FAHRWERK

Beide A1-Baureihen zeigen eine solide Langlebigkeit. Nur die Achsfedern und Dämpfer an elf- und zwölfjährigen A1 sowie die Lenkgelenke der ersten Modelle der neuen Baureihe sind etwas häufiger defekt als im Schnitt. Rost kommt nicht vor.

LICHT

Ein leuchtendes Vorbild sind die niedrigen Fehlerquoten in diesem Kapitel. Egal ob erste oder zweite Baureihe, ob Beleuchtung vorn, hinten, Abblendlicht oder Blinker – der A1 schneidet besser ab als der HU-Schnitt. Am ehesten ist das Abblendlicht der älteren Jahrgänge zu checken.



Der A1 der ersten Baureihe startete als Dreitürer, später kam der fünftürige Sportback (Foto) hinzu

BREMSEN

Die Bremsen des A1 sind grundsätzlich gut. Ausnahme: Die Bremsscheiben sollte man genauer inspizieren. An allen Modelljahren fällt diese Baugruppe negativ auf, die Belastungen sind in den frühen Jahrgängen doppelt so hoch wie im HU-Schnitt. Eine Kinderkrankheit des jüngeren A1 ist die Fußbremse, die relativ oft nicht einwandfrei funktioniert.

UMWELT

Der ältere 8X weist erhöhte Mängelquoten bei der Abgasanlage auf, beim Ölverlust liegen die älteren Jahrgänge ab 10 Jahren über dem Schnitt.

FAZIT

Der A1 will der besondere Kleine sein: In puncto Design, Motorisierung und Fahrspaß kann er es mit dem Mini aufnehmen. Bei diesem Anspruch fallen die vom TÜV offengelegten Schwachpunkte besonders ins Auge: Defekte Bremsscheiben sind ein konstruktiver Mangel, der ebenso ins Geld geht wie defekte Auspuffanlagen der älteren Exemplare. Ärgerlich, denn der Audi ist schließlich teuer genug.

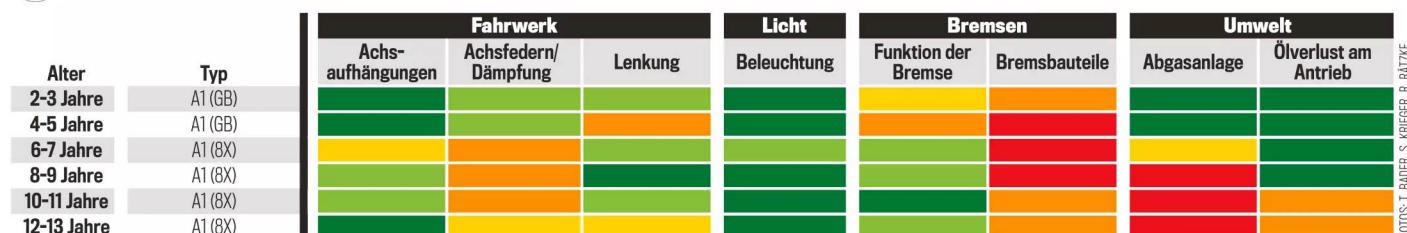
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	32 000	45 000	93,5	89,4	1,5	4,0	5,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	51 000	65 000	84,1	84,7	2,3	5,3	13,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	72 000	88 000	82,2	78,8	5,1	7,6	12,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	93 000	112 000	78,1	71,7	6,3	10,0	15,6	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	113 000	131 000	70,6	64,7	9,6	12,4	19,7	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	134 000	150 000	60,8	56,0	14,7	15,5	24,4	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ← → schlechter

FOTOS: T. BAUDER, S. KREIBER, R. RÄTZKE

Premium hat seinen Preis

Audis Idee vom feinen Kompakten wuchs zur großen Modellfamilie heran: Mit Qualität, Ausstattung und Technik kann der A3 überzeugen, nur der Sportsgeist fordert Tribut

Audi A3 (8Y)

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	110 PS (30 TFSI) bis 407 PS (RS 3)
Preis	ab 17.000 Euro



DAS IST ER Der sportlich nachgeschärzte Kompakt-Audi mit moderner Bedientechnik startete als fünftüriger Sportback (4,34 m) und Stufenheck (4,50 m). Der sportliche RS 3 wurde 2021 vorgestellt, mit dem Facelift 2024 der höheregelegte Allstreet mit Offroad-Deko.

DAS KANN ER Den Alltagssportler in Nadelstreifen spielen. Qualität, Ausstattung und Extras haben aber ihren Preis, Raumkonzept und Komfort kann der Golf besser.

DAS MACHT ÄRGER Das Infotainmentsystem ärgert mit lärmenden Reaktionszeiten und Abstürzen (ab Softwarestand 3620 besser). Rückrufe wegen defekter Gurtspulen und Kurzschlussgefahr (Hybrid).

Audi A3 (8V)

Bauzeit	2012 bis 2020
Motoren	105 PS (1,2 TFSI) bis 400 PS (RS 3)
Preis	ab 5000 Euro



DAS IST ER Ein großer Sprung zum Vorgänger, der wie ein VW Golf 7 die neue MQB-Technik bekam. Audi rollte sein Programm noch weiter aus: Nach Drei- und Fünftürer folgte 2013 das Stufenheck, auf dessen Basis 2014 ein Cabrio.

DAS KANN ER Mit Qualität und vielen Extras fast Mittelklasse darstellen. Detailverarbeitung und Materialien setzen ebenso Maßstäbe wie die funktionale Bedienung. Das Erdgasmodell bekam die Note 1+ im AUTO BILD-Dauertest.

DAS MACHT ÄRGER Updates für Multimedia (MMI) und ruckelige Doppelkupplung. Rückrufe u. a. wegen schwacher Radträger, falsch eingeklebter Scheiben und Gurtspulen.

Audi A3 (8P)

Bauzeit	2003 bis 2012
Motoren	90 PS (1.6 TDI) bis 340 PS (RS 3)
Preis	ab 1000 Euro



DAS IST ER Ein Golf 5 im Edelzwirn. Der in Ingolstadt produzierte A3 startete als Dreitürer, wuchs mit dem Fünftürer Sportback (ab 2004), dem Cabriolet (ab 2008) und dem Topsportler RS 3 (2011) zur großen Familie. Sie bekam als letzter Audi den großen Single-Frame-Grill.

DAS KANN ER Mehr Luxus und mehr Leistung in einem Kompakten bieten: Doppelkupplungsgetriebe (DSG), Zwei-Zonen-Klimaanlage oder den Fünfzylinder-Turbo im RS 3 mit 340 PS.

DAS MACHT ÄRGER Rückrufe u. a. zum Zweimassen-Schwungrad, DSG-Steuerung, Anlasser, Dieselleitungen etc. Dazu defekte Steuerketten (1.2/1.4 TFSI).

FAHRWERK

Der A3 landet in jeder Einzelwertung unter dem Mängeldurchschnitt. Die Lenkung und Antriebswellen werden so gut wie nie montiert, ebenso wenig Rost. Einzig gebrochene Federn und undichte Dämpfer können ab der dritten HU schon mal auftreten, an älteren Exemplaren finden die Prüfer dort vermehrt Schäden.

LICHT

Ringsum grünes Licht, der A3 fällt beim TÜV seltener auf als im Schnitt. Ausnahme: Den 12- bis 13-Jährigen werden die Blinker/Warnblinker öfter mal angekreidet.



Das erste A3 Cabrio (2008 bis 2013) trug Stummelheck, das zweite kam mit der langen Stufenhecklinie

BREMSEN

Die Leitungen und Schläuche monieren die TÜV-Prüfer bei der Hauptuntersuchung nur selten, die Brems scheiben liegen anders als beim Markenbruder Q2 meist im durchschnittlichen Bereich. Hand- und Betriebsbremse bleiben insgesamt unauffällig, erst im gehobenen Alter treten am Typ 8P Probleme auf.

UMWELT

Der Audi A3 verschont die Umwelt mit unnötigen Ausscheidungen. Ölverlust, Probleme bei der AU oder mit der Abgasanlage sind – wenn überhaupt – bei der alten Generation 8P ein Thema.

FAZIT

Seine solide Bauweise macht den A3 zum langlebigen und haltbaren Kauf. Die vom TÜV erkannten Mängel lassen sich teilweise auf sportliche Fahrwerke und stärkere Motoren zurückführen. Unterm Strich bleibt der Audi über alle Modelljahre hinweg öfter mängelfrei als im Schnitt und hat seltener Probleme, die Plakette zu erhalten. Diese Qualität hat ihren Preis – sowohl in der Anschaffung als auch später im Unterhalt.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	45 000	45 000	93,1	89,4	2,4	4,0	4,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	65 000	65 000	89,2	84,7	4,3	5,3	6,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	87 000	88 000	87,0	78,8	4,5	7,6	8,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	114 000	112 000	81,8	71,7	5,8	10,0	12,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	135 000	131 000	75,6	64,7	8,2	12,4	16,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	154 000	150 000	59,4	56,0	16,8	15,5	23,7	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Alter	Typ
2-3 Jahre	A3 (8Y)
4-5 Jahre	A3 (8V)
6-7 Jahre	A3 (8V)
8-9 Jahre	A3 (8V)
10-11 Jahre	A3 (8V)
12-13 Jahre	A3 (8P)

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



besser ← → schlechter

Dienstwagen und Dynamiker

Der A6 will als Sportler in der Businessclass auftreten – doch meist ist der Audi ein Diesel-Kombi. Starke Motoren, langlebige Qualität und breite Modellpalette ziehen

Audi A6/A7 (Typ 4K)

Bauzeit	2018 bis 2025
Motoren	163 PS (35 TDI) bis 630 PS (RS 6 Performance)
Preis	ab 19 000 Euro



DAS IST ER Ein anerkannter Player in der Business-Liga. Die fünfte Generation von Audis Oberklasse geriet nicht mehr geräumiger, dafür im Design eine Spur sportlicher. Der kleinste A6-Benziner bringt nun 245 PS (zuvor 190), beim Diesel sind es 163 statt 136 PS. Die hochgezüchteten Image-Bomber RS 6 (600 bis 630 PS), S6 (450 PS) und S6 TDI (349 PS) sind die Ausnahme. Wieder haben die Erstbesitzer klare Präferenzen: Zwei Drittel der Gebrauchten sind Diesel, vier Fünftel Kombis. Alle mit Automatik, Schaltgetriebe gibt es nicht mehr. Neu sind Infotainmentssystem (MMI touch response), das Virtual Cockpit und einige Assis-

tenzsysteme. Für die Ladung gibt es Platz wie im Vorgänger.

DAS KANN ER Ein schickes Büro oder ein Familienflieger sein. Dank besserer Schalldämmung bleibt die Welt draußen weit weg, moderne Antriebstechnik hilft beim Sparen. So verbraucht der 245-PS-Benziner im Alltag keine 8,5 Liter.

DAS MACHT ÄRGER Die neue Elektronik mit Systemabstürzen (MMI) oder übergriffige Spurhalteassistenten. Rückrufe betrafen die Tankanzeige (2018–2021), Airbags (2017–2020), Motorsteuergeräte (2022), verstellte Spur (2019–2021), Achslenker und Radträger (2019 bis 2021) sowie knarzende Panoramadächer (2018).

Audi A6/A7 (Typ 4G)

Bauzeit	2011 bis 2018
Motoren	136 PS (2.0 TDI) bis 605 PS (RS 6 Performance)
Preis	ab 7000 Euro



DAS IST ER Die Dienstwagenalternative zu BMW und Mercedes. Mit Avant, Limousine, viertürigem Coupé A7 und dem Allradkombi Allroad bietet Audi sogar ein breiteres Programm als die Konkurrenz. Bei Gebrauchten dominiert der Avant, fast alle A6 sind Diesel mit 190 bis 326 PS (im TDI Competition). Die Benziner bringen zwischen 190 und 605 PS im sehr seltenen RS 7 Performance.

DAS KANN ER Die Fahrgäste im Audi-Stil verwöhnen, das heißt sportlich straff, stilvoll möbliert und in Materialien und Qualität top. Ob Front- oder Allradantrieb – das Platzangebot ist üppig. Im AUTO BILD-Dauertest über 100 000 Kilometer erzielte ein Avant 2.0 TDI die Note 1-. Dank hochwertiger Bauweise wirkte er am Ende wie neu. **DAS MACHT ÄRGER** Das Theater beginnt meist bei höheren Laufleistungen, und dann wird es teuer: Federn, Dämpfer oder neues LED-Licht (2500 Euro) gehen ins Geld. Rückrufe wegen Bremskraftverstärkern (3.0 TDI Bj. 2012) und undichter Spritelleitungen (3.0 TFSI). Der Turbolader zickt am V6-TDI, die Krümmerdichtung im AUTO BILD-Dauertest (2.0 TDI 177 PS).

FAHRWERK

Als Dienstwagen ist der Audi A6 viel unterwegs. Mit steigenden Kilometerständen leiden beim Fronttriebler vor allem die Achsaufhängungen des älteren 4G, ebenso Achsfedern und Dämpfung. Ansonsten liegt der A6 meist im grünen Bereich. Antriebswellen, Lenkanlage, Lenkgelenke, Rost oder Bruch? Fehlanzeige, alles top.

LICHT

Vorbildlich, wie der Audi über zwei Modellgenerationen und alle Jahrgänge ein so positives Bild abgibt. Bei Blinkern, Abblendlicht, Leuchten vorn und hinten bleibt Audis Oberklasse weit unter dem Fehlerdurchschnitt.



DAS KANN ER Die Fahrgäste im Audi-Stil verwöhnen, das heißt sportlich straff, stilvoll möbliert und in Materialien und Qualität top. Ob Front- oder Allradantrieb – das Platzangebot ist üppig. Im AUTO BILD-Dauertest über 100 000 Kilometer erzielte ein Avant 2.0 TDI die Note 1-. Dank hochwertiger Bauweise wirkte er am Ende wie neu. **DAS MACHT ÄRGER** Das Theater beginnt meist bei höheren Laufleistungen, und dann wird es teuer: Federn, Dämpfer oder neues LED-Licht (2500 Euro) gehen ins Geld. Rückrufe wegen Bremskraftverstärkern (3.0 TDI Bj. 2012) und undichter Spritelleitungen (3.0 TFSI). Der Turbolader zickt am V6-TDI, die Krümmerdichtung im AUTO BILD-Dauertest (2.0 TDI 177 PS).

BREMSEN

Auch die Bremsen zeigen sich den TÜV-Prüfern fast makellos. Nur die Bremseschläuche der frühen Baujahre sind gelegentlich marode. Ansonsten liegen die Mängelquoten in diesem Kapitel deutlich unter dem Schnitt.

Umwelt

Ein Mangel älterer A6 sind die Abgasanlagen, an den frühen Modellen bröseln der Auspuff häufiger als im Gesamtschnitt. Auch AU und Motormanagement geben öfter Anlass zur Kritik.

FAZIT

Als Gebrauchter ist der A6 der beiden letzten Generationen ein sicherer Tipp. Tolle Qualitätsanmutung und langlebige Bauweise versprechen sorgenfreies Fahren. Vorausgesetzt, die wenigen Schwachpunkte werden beim Kauf geprüft: die Achsaufhängungen, insbesondere die Querlenker vorn, an älteren Modellen und die Abgasanlagen. Wie in dieser Klasse üblich gilt auch für den Audi: Geht mal etwas kaputt, wird es meistens ein teurer Spaß.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	68 000	45 000	92,4	89,4	2,6	4,0	5,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	92 000	65 000	90,1	84,7	3,4	5,3	6,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	126 000	88 000	81,3	78,8	5,7	7,6	13,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	162 000	112 000	74,6	71,7	7,5	10,0	17,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	192 000	131 000	69,3	64,7	9,0	12,4	21,7	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	210 000	150 000	62,5	56,0	13,1	15,5	24,4	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ■■■■■ schlechter ■■■■■

43

Klar auf Kurs und kaum kaputtzukriegen

Der Prüfer nickt, der Fahrer lächelt: Für Audi A4 und A5 läuft es bei der HU ziemlich rund. Seltene Ausrutscher betreffen meist das Fahrwerk oder die Abgasuntersuchung. Echte Schwachstellen kennen beide Baureihen nicht

Audi A4/A5 (B9)

Bauzeit	2015 bis 2024
Motoren	122 PS (2.0 TDI) bis 470 PS (RS 4 Edition 25 Years)
Preis	ab 13 500 Euro



DAS IST ER Größer, digitaler, reifer – die fünfte Generation des Audi A4 zeigt, wie nah die Mittelklasse an den A6 herangerückt ist. Mit 4,73 Meter Länge (Coupé und Cabrio 4,70 m) überragt der A4 BMW 3er und Mercedes C-Klasse. Der Radstand legte zwar nur leicht zu, doch im Fond gibt es ordentlich Platz, im Avant-Kofferraum sogar reichlich: 1510 Liter bei umgeklappten Rücksitzen – das sind 90 l mehr als beim Vorgänger B8. Auch innen präsentierte sich der A4 aufgeräumt und modern. Das MMI-System reagiert nun präziser, die Sprachsteuerung ist smarter. Serienmäßig sind Xenonlicht, Multifunktionslenkrad und ein Notbremsassistent; auf Wunsch LED-Licht, ein tolles digitales Kombiinstrument, Sportsitze oder den adaptiven Tempomat, der selbstständig bremst und anfährt. Der Stauassistent lenkt bis 65 km/h teilautonom und entlastet so im Stop-and-Go-Verkehr. Erstmals ist auch ein Head-up-Display verfügbar, das zwar nur eine relativ kleine Projektionsfläche besitzt, aber durchaus hilfreich ist.



Das reicht für einen gepflegten Urlaub oder um als Umzugshelfer Eindruck zu machen: 505 bis 1510 Liter passen in den Avant-Kofferraum. Damit liegt der A4 B9 auf dem Niveau von BMW 3er Touring (G21) und Mercedes C-Klasse T-Modell (S206).

DAS KANN ER Feinschliff statt Revolution – der B9 wirkt vertraut, gleichzeitig aber in vielen Disziplinen verbessert. Komfort, Präzision und Motorengeschicklichkeit auf hohem Niveau sorgen für ein rundes Gesamtpaket. Gegen Aufpreis gab es Sportfahrwerk und Adaptivdämpfer. Die Benziner leisten zwischen 150 PS

(1.4 TFSI) und 470 PS (V6-Biturbo im RS 4), die Diesel zwischen 122 und 347 PS (S4, bis 2020). Letztere waren sehr gefragt – rund zwei Drittel aller Modelle fahren mit Diesel. Geschaltet wird im A4 meist automatisch. Die anfällige Multitronic ist Geschichte, das DSG arbeitet schneller und effizienter, neigt aber

zum Ruckeln. Der souveräne Achtstufenwandler ist den V6 vorbehalten, wobei der 218-PS-V6-Diesel mit dem DSG auskommen muss. Die Quattro-Quote liegt bei rund 25 Prozent. Tipp: Der 2.0 TFSI Ultra mit 190 PS überzeugt mit Laufkultur, Leistung und Effizienz.

DAS MÄCHT ÄRGER Den AUTO BILD-Dauertest bestand ein 2.0 TFSI (190 PS) mit Bestnote 1. Auch der ADAC meldet keine auffälligen Schwächen. Allerdings zeigen einige Motoren erhöhten Ölverbrauch, die iPhone-Kopplung des MMI-Systems arbeitet nicht immer zuverlässig. Dazu kamen einige Rückrufe, zuletzt Ende 2023 wegen fehlerhafter Schweißnähte am Lehnenrahmen der Vordersitze – im schlimmsten Fall kann dieser bei einem Unfall brechen. Frühere Rückrufe befassten sich mit der Bruchgefahr der abnehmbaren Anhängerkupplung, fehlendem Treibmittel in den Airbags sowie mit defekten Zusatzkühlmittelpumpen beim 2.0 TFSI. Spannungsrisikorosion kann an bestimmten Bauteilen zu erhöhtem Spiel zwischen den Komponenten führen.



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ▲ ▼ schlechter

Der schönere A4 nennt sich A5. Den gibt es nicht nur als Coupé und Cabrio (rechts), sondern auch als Viertürer mit praktischer Kofferraumklappe.



Sommerlaune auf Knopfdruck: Das Stoffdach verschwindet in 15 Sekunden, selbst bei der Fahrt bis 50 km/h



Breite Linien, klare Kanten: hochwertiges A4-Cockpit, gelungene Bedienung

Audi A4/A5 (B8)

Bauzeit	2007 bis 2015
Motoren	120 PS (2.0 TDI/1.8 TFSI) bis 450 PS (RS 4)
Preis	ab 4500 Euro



DAS ISTER Mit einer neuen technischen Basis bestückt. Erstmals baute der A4 auf dem MLB (Modularer Längsbaukasten) auf. Und das Coupé bekam einen eigenen Namen: A5. Auf die A4 Limousine und den Kombi Avant folgten 2009 das A5 Cabriolet sowie das Fließheck Sportback. Elektronische Fahrhelpher hielten Einzug in Audis Mittelklasse, darunter Spurhalte- und Spurwechselassistent, Abstandsregeltempomat. Eine Klimaantriebsautomatik ist stets Serie.

DAS KANN ER Komfortabel, präzise und solide fahren – der A4 B8 trifft den Sweet Spot zwischen Businesslimousine und Sportler. Mit fein abgestimmtem Fahrwerk, ausge-

wogener Lenkung und souveränen Geradeauslauf fühlen sich die Insassen auch auf langen Strecken sehr wohl. Die Motorenpalette ist groß: Das Angebot reicht von effizienten Vierzylindern bis zum 450 PS starken V8 im RS 4. Nur die stuifenlose Multitronic trübt den guten

Gesamteindruck – bei Ausfällen kann eine Reparatur richtig teuer werden.

DAS MACHT ÄRGER Die zickige Multitronic bescherte dem B8 im AUTO BILD-Dauertest nur eine 2-. 1.8 und 2.0 TFSI können herbe Ölsäufer sein. Dazu: Kurzschlüsse im Kabelbaum, Wasser in den LED-Rückleuchten, Kühlmitterverlust durch lose Schlauchverbindungen. Weiterhin: blockierte Parksperre am Siebengang-DSG, TDI mit defektem Zweimassenschwungrad und Leistungsabfall. Teurer sind Reparaturen undichter Abgasrückführungen. Etliche Rückrufe gab es, beispielsweise wegen Bremskraftverstärker, Airbags, Wasserpumpen.

FAHRWERK

Stabil, aber nicht makellos: Bei der dritten HU weist der B9 eine erhöhte Mängelquote an den Achsaufhängungen auf. Vor allem gebrochene Federn der Sechs- bis Siebenjährigen und der Acht- bis Neunjährigen führen zu einer erhöhten Mängelquote – sie treten jeweils mehr als doppelt so oft auf wie im Durchschnitt. Der B8 schlägt sich in Relation besser, bleibt aber ebenfalls nicht völlig unauffällig: Mängel an den Antriebswellen liegen bei den Zehn- bis Elfjährigen über dem Schnitt, insgesamt betrachtet sind sie aber eine Seltenheit. Rosttritt beim B9 gar nicht auf, beim B8 nur sehr selten.

LICHT

Scheinwerfer, Blinker und Rückleuchten von A4 und A5 leuchten verlässlich. Das gilt sowohl für den B8 als für den B9. Nur zur ersten HU (B9) liegt die Mängelquote in puncto Abblendlicht minimal über dem Schnitt. Bei den 12- bis 13-jährigen B8 sind die Mängel an Nebel- oder Tagfahrlicht leicht erhöht.

BREMSEN

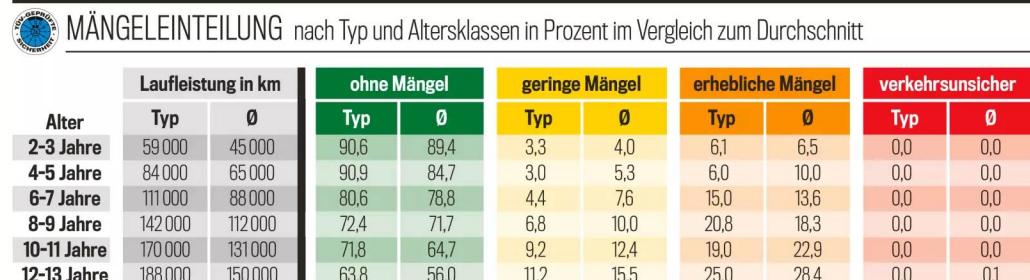
In diesem Kapitel darf man solide Werte von einem Premiumhersteller erwarten. Und die liefern sowohl B8 als auch B9. Kleine Ausnahme: Die Bremsschläuche der 12- bis 13-jährigen B8 werden im Vergleich zum Gesamtschnitt mehr als doppelt so oft von den Prüfern moniert. In puncto Funktion von Fuß- und Feststellbremse, bei den Bremsscheiben und den Bremsleitungen bleiben A4 und A5 entweder fehlerfrei oder die Werte sind überdurchschnittlich gut.

UMWELT

AUCH hier zeigen sich B8 und B9 in Top-form. Letzterer leistet sich zwar erneut einen Mini-Patzer, denn zur ersten HU rasselt der B9 etwas häufiger durch die Abgasuntersuchung. Danach bleibt die AU-Quote aber stabil und unter dem Gesamtschnitt. Die übrigen Werte sehe man vorbildlich aus: Ölundichtigkeiten oder gammelnde Abgasanlagen sind bei beiden Baureihen stets besser als im Schnitt.

FAZIT

Hohe Laufleistung als Dienstwagen oder Familienkutsche, trotzdem wenig Sorgen: Audi A4 und A5 zeigen, wie man auch im hohen Alter gelassen zum TÜV-Termin fahren kann. Kaum Rost, kaum Defekte, dafür reichlich Qualität. Und vermutlich auch eine Schuss penible Pflege aus dem Dienstwagenleben. Allein Achsaufhängungen sowie Federn älterer B9 dürften etwas robuster sein. Ansonsten gilt: Wer Audi A4 oder A5 fährt, hat wenig Stress bei der Hauptuntersuchung..



Halbes SUV mit voller Qualität

Er trägt das Q im Namen, aber nur wenige SUV-Gene unterm Blech: Audis Kompakter ist mehr ein hochgelegter A3 – gute Pflege macht ihn zuverlässig und vielseitig



Audi Q2	
Bauzeit	2016 bis heute
Motoren	110 PS (30 TFSI) bis 300 PS (SQ2 TFSI)
Preis	ab 13 900 Euro

DAS IST ER Sein Gesicht verrät seine enge Verwandtschaft: Der Q2 ist ein A3 in Gummistiefeln, mit optischen Anleihen bei den größeren SUV der Marke. Den Kunden gefällt es, weil vor allem der Nutzwert stimmt: Man steigt höher ein als in herkömmliche Kompakte, die bessere Rundumsicht macht ihn vor allem beim älteren Publikum beliebt. Zudem passt in den Kofferraum mit 415 Litern eine Tasche mehr als in den A3. Die Technik unterm Blech ist fast identisch. So bietet der Q2 auch Allradvarianten, doch mehr on- als offroadorientiert. Das Facelift 2020 brachte neue Typenbezeichnungen (30, 35, 40), ringsum serienmäßiges LED-Licht, ein moderneres Infotainment und mehr Fahrassistenten.

DAS KANN ER Der perfekte Kompromiss zwischen Platz und PS, zwischen Komfort und Kosten. Typisch Audi wirken die serienmäßige Progressivlenkung und das straffe Fahrwerk auf eine leichtfüßige Agilität hin. Mit der breite Motoren-



Der kleine 1,6-Liter-TDI gilt als großer Sparer, er schafft eine Vier vorm Komma

palette spielt der Q2 entweder den knausigen Benziner (Dreizylinder-Turbo mit 116 PS, seit 2020: 110 PS) oder den sportlichen GTI-Brother (im SQ2 mit 300 PS, Allrad und Doppelkupplung, ab 2018). Empfehlung: der beliebte 150-PS-Benziner. Noch sparsamer sind die Diesel mit unter fünf Litern.

DAS MACHT ÄRGER Anfangs besaßen Materialien und Verarbeitung nicht die vom Hersteller gewohnte Qualität. Audi besserte nach, ebenso mit Software-Updates für das ruckelnde DSG-Getriebe. Fünf Rückrufe betrafen zu schwache Radträger hinten (2017), die elektrische Parkbremse oder eine defekte Bremsplatte. Die Heckscheibe wurde ebenso getauscht wie die Rückensitzlehne (2018).

FAHRWERK

Ein Qualitätsvorbild: Antriebswellen, Lenkanlage und Korrosionsschutz sind top. Erst bei älteren Typen treten sehr selten Schäden an Federn/Dämpfern auf. Die Achsanhängungen und Lenkgelenke wiederum geben keinen Grund zu meckern.

LICHT

Hier erlaubt sich der Audi leichte Schwächen: Die hintere Beleuchtung fällt bei der ersten HU überdurchschnittlich oft auf, ältere Modelle sind dagegen okay. Blinker und vorderes Licht liegen über alle Baujahre hinweg unter dem Schnitt.



Mit auffälligen Lacken oder sogar Zweifarbdesign spielt der Q2 gern den trendigen Hüpfen in der Stadt

BREMSE

Null Fehler – das gilt für Bremsleitungen und -schläuche sowie die Feststellbremse. Sehr selten einmal wird die Fußbremse beanstandet. Die einzige Schwäche sind die Bremsscheiben der sechs- bis siebenjährigen Q2, deren Mängel den Klassenschnitt überschreiten.

UMWELT

Ein sauberes Kapitel, denn die AU meistert der Q2 fast immer mit Bravour. Auch rostige Abgasanlagen kennt der Kompakte nicht. Ölverlust kommt an jüngeren Modellen vor, bleibt aber die Ausnahme.

FAZIT

Der Audi Q2 wird von erfahrenen Käufern mit Bedacht bewegt und gut gepflegt. Er hat meist weniger Kilometer auf der Uhr als andere Modelle. Die mängelfreien Exemplare liegen acht bis zehn Prozentpunkte über dem Durchschnitt. So ist der Kompakte ein Vorzeigemodell, das auch bei der dritten HU mit Qualität besticht. Zu den wenigen Schwächen zählen verschlissene Bremsscheiben nach sieben Jahren.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	37 000	45 000	88,2	89,4	6,3	4,0	5,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	54 000	65 000	92,1	84,7	3,4	5,3	4,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	74 000	88 000	88,9	78,8	3,7	7,6	7,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Q2									
4-5 Jahre	Q2									
6-7 Jahre	Q2									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ← → schlechter

Im Alter ächzen die Achsen

Der erste Q3 musste für seine sportliche Härte bezahlen, der Nachfolger gibt sich weicher und reifer - doch beide leiden unter schwachen Bremsen

Audi Q3 (F3)

Bauzeit	2018 bis 2025
Motoren	150 PS (35 TFSI) bis 400 PS (RS Q3)
Preis	ab 17 000 Euro



DAS IST ER Wie sein Technikspender Tiguan wuchs auch der Q3 auf 4,50 Meter, kompakt wie sein Vorgänger ist der Q3 damit nicht mehr. Dafür gibt es eine längs verschiebbare Rückbank, auch im 2019 vorgestellten Sportback. Dieses SUV-Coupé kneift wie üblich auf der Rückbank und beim kleineren Kofferraum (400/1225 statt 530/1525 Liter). Die Serienausstattung ist üppiger mit LED-Licht, Spurhalte-, Totwinkel- und Notbremsassistent, Multifunktionslenkrad und Virtual Cockpit samt 10-Zoll-Display. Fast die Hälfte der Q3 sind Coupés, ein Drittel hat Allrad. Frontantrieb gibt's nur bis 150 PS: für den kleinen Benziner 35 TFSI oder den Diesel 35 TDI.

DAS KANN ER Vieles besser, weil der aktuelle Q3 geräumiger ist und komfortabler fährt. Im Gegenzug nahmen Power und Verbrauch zu. Als Topsportler leistet der RS Q3 mit dem seltenen Fünfzylinder nun 400 PS bei entsprechendem Durst. Sparsamer sind die beiden 150-PS-Versionen als Benziner und Diesel, der 35 TDI mit Frontantrieb lässt sich im Alltag mit 6 Litern bewegen.

DAS MACHT ÄRGER Bisher wenig. Rückrufe: Heckscheibe mit Spannungsrisse, lose Motorabdeckung und Bremspedalplatte (nur Automatik), defekte Schalttafel des Beifahrerairbags und Batteriesicherung im Plug-in-Hybrid.

Audi Q3 (8U)

Bauzeit	2011 bis 2018
Motoren	120 PS (2.0 TDI) bis 367 PS (RS Q3)
Preis	ab 12 000 Euro



DAS IST ER Die Edelvariante des VW Tiguan gibt sich sportlicher und modischer – so rechtfertigte Audi den höheren Preis. Dafür bekam man weniger Platz als im VW, auch im Kofferraum (460–1365 Liter), und eine karge Grundausstattung. Einpark-, Totwinkel- und Spurhalteassistent, Klimaanomatik, Regensensor und LED-Scheinwerfer mit Abbiegelicht kosteten extra.

DAS KANN ER Der Q3 spielt das Sport-SUV mit straffem Fahrwerk, sicherem Auftritt und spurstarken Motoren (bis 367 PS). Die Benziner überwiegen im Angebot, der beliebte 1.4 TFSI mit 150 PS und Frontantrieb kommt mit gut acht Litern aus. Wer noch mehr sparen will, greift zum 2.0 TDI mit 120 oder 140 PS – seine knapp sieben Liter sind kaum zu unterbieten.

DAS MACHT ÄRGER Das straffe Fahrwerk fordert seinen Preis: Fahrwerk und Bremsen leiden überdurchschnittlich. Im AUTO BILD-Dauertest-Q3 mit 7-Gang-S-tronic fielen Lambdasonde, Ladeluftkühler und Getriebe (Produktionsfehler) aus: Note 4-. Das Doppelkupplungsgetriebe ruckelt im Alter. Rückrufe: zickende Bremslichter und Airbagmodule, diverse Softwareupdates.

FAHRWERK

Eigentlich ein grundsolider Typ: Antriebswellen, Lenkanlage und Lenkgelenke weisen so gut wie keine Schäden auf. Auch Rost findet sich am Q3 bisher nicht. Größte Schwäche der ersten Generation sind die Achsfedern und -dämpfer, die überdurchschnittlich leiden. Je älter das Auto, desto mehr Schäden finden die Prüfer. Beim neuen Modell hat Audi zumindest die Mängel beseitigt.

LICHT

Die Lichtanlage beider Q3-Modelle gibt wenig Grund zur Klage. Mängel kommen vor, aber zumeist unterm HU-Durchschnitt.



Am Q3 (8U) nerven hohe Ladekante und kleiner Kofferraum: 310–1110 Liter

BREMSEN

Ob Bremsleitungen oder -schläuche, alles funktioniert tadellos. Auch Fuß- und Feststellbremse zeigen keine Mängel. Allerdings stoppen verschlossene Bremscheiben den Q3 bei der HU überdurchschnittlich oft – auch jüngere Modelle. Dafür müssen Käufer teuer bezahlen.

UMWELT

Zuletzt wieder ein „Daumen hoch“. Ölverlust, defekte Abgasanlagen oder falsch eingestellte Motormanagements kommen viel seltener vor als im HU-Gesamtschnitt.

FAZIT

Das neue Modell Q3 überzeugt bislang als rundum gelungenes SUV: Die reife Abstimmung vom Platzangebot über Antriebe bis zum Fahrwerk gefällt. Ob sich die Schäden des Vorgängers an den Bremsen fortsetzen, ist beim Kauf zu kontrollieren. Zumindest dessen defekte Federn/Dämpfer sind bislang passé. Die Beliebtheit des ansonsten soliden Q3 hat – unabhängig vom Baujahr – ihren Preis: Der Audi ist teuer.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2–3 Jahre	46 000	45 000	93,8	89,4	2,2	4,0	3,9	6,5	0,0	0,0
4–5 Jahre	60 000	65 000	89,3	84,7	2,5	5,3	8,1	10,0	0,0	0,0
6–7 Jahre	82 000	88 000	86,2	78,8	3,4	7,6	10,4	13,6	0,0	0,0
8–9 Jahre	105 000	112 000	79,5	71,7	4,3	10,0	16,2	18,3	0,0	0,0
10–11 Jahre	128 000	131 000	73,8	64,7	5,6	12,4	20,5	22,9	0,0	0,0
12–13 Jahre	148 000	150 000	70,6	56,0	6,7	15,5	22,7	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2–3 Jahre	Q3 (F3)									
4–5 Jahre	Q3 (F3)									
6–7 Jahre	Q3 (8U)									
8–9 Jahre	Q3 (8U)									
10–11 Jahre	Q3 (8U)									
12–13 Jahre	Q3 (8U)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: S. KRIEGER, R. RÄTZE

Gekommen, um zu bleiben

Mit dem Q4 e-tron wagte sich Audi ins umkämpfte Segment der kompakten Elektro-SUV. Bei der ersten HU lassen sich kaum Schwachstellen ausmachen



Audi Q4 e-tron	
Bauzeit	seit 2021
Motoren	170 PS (35 e-tron) bis 340 PS (55 e-tron quattro)
Preis	ab 22 000 Euro

DAS IST ER Der Audi Q4 e-tron basiert auf dem elektrischen VW-Konzernbaukasten (MEB) und ist eng verwandt mit Skoda Enyaq und VW ID.4/ID.5. Wie die VW-Modelle wird er im sächsischen Zwickau gebaut, tritt zusätzlich ebenfalls in einer Fließheckvariante an (Sportback, plus 2000 Euro). Der 4,59 m lange Hochsitz soll die Ansprüche an ein feines Familien-SUV erfüllen. Audi-typisch sind die selbstbewussten Preise – aktuell ab 46 150 Euro. Das Platzangebot ist okay, die Sitze fallen bequem aus, die Bedienung ist keineswegs perfekt.

DAS KANN ER Leistungsstufen von 170 bis 340 PS bieten für jeden Bedarf den richtigen Antrieb. Die mit 100 bis 135 kW zunächst recht müde Ladeleistung erhöhte sich ab

September 2023 im Zuge neu gestaffelter Motorisierungen auf 145 bis 175 kW. Anfang dieses Jahres wurde das 170-PS-Basismodell mit 55/51,5-kWh-Akku (brutto/netto) vom 204 PS starken 40 e-tron mit 63/59-kWh großem Speicher ab-



Brauchbarer Kofferraum mit 520 bis 1490 Litern (Sportback 535 bis 1460 l)

gelöst. Die Topmotorisierungen verfügen weiterhin über Stromspeicher mit 82/76,6 kWh. Das mit rund 2,2 Tonnen Leergewicht recht schwere E-SUV fährt sich trotz dieses Handikaps einigermaßen agil und bietet vernünftigen Federungskomfort. Allerdings besteht ein leichtes Ungleichgewicht zwischen Premiumanspruch und Preis: Die Verarbeitung erscheint nicht in allen Details so hochwertig, wie die Preise es erwarten lassen.

DAS MACHT ÄRGER Vereinzelt Probleme mit dem Infotainment/Verbindung mit Smartphones. Das Kraftfahrt-Bundesamt warnt vor möglicher Fehlfunktion der Feststellbremse. Vorgesehen ist ein Softwareupdate für das Bremssteuergerät (Modelljahr 2022/2023).

FAHRWERK

Klar, bei der ersten HU fallen nur die wenigen Modelle mit Fahrwerks-/Lenkungsschwächen unangenehm auf, die Fehlerquoten bleiben allgemein äußerst niedrig – der Audi Q4 e-tron leistet sich allerdings überhaupt keine Beanstandungen.

LICHT

Beim Thema Beleuchtung ist die Weste nicht ganz so rein, die Mängelhäufigkeiten liegen jedoch in keinem Bereich überdurchschnittlich hoch. Im Gegenteil: An der vorderen Beleuchtung gibt es überhaupt keine Beanstandungen (Mittelwert 0,9 Prozent bei den Zwei- bis Dreijährigen).



Ansichtssache: Das durchgehende Leuchtenband am Heck betont die Breite und soll dynamisch wirken

BREMSEN

In diesem Kapitel leuchtet der Q4 nicht vorbildlich grün, sondern orange. Die Funktion der Fußbremse wird – bei insgesamt niedrigen Werten – doppelt so oft moniert wie im Durchschnitt (0,4 zu 0,2 Prozent). Alle anderen Punkte sind unbedenklich.

UMWELT

Als Batterieelektriker muss sich der Q4 e-tron natürlich nicht mit Ölverlust am Motor oder Abgasfragen herumschlagen. Trotzdem gibt es natürlich Öl, etwa im Getriebe – das aber nicht rauskleckert.

FAZIT

Der noch junge Audi bereitet kaum Ärger bei der HU – nur vier Prozent der Autos fallen wegen erheblicher Mängel durch. Das ist im Vergleich der E-Autos im TÜV-REPORT der zweite Platz. Die Fehlerhäufung an der Fußbremse findet im niedrigen Bereich statt, sollte aber im Auge behalten werden, denn die Konzernbrüder VW ID.4/ID.5 und Skoda Enyaq schwächen hier ebenfalls. Insgesamt ein sehr guter Auftritt des Q4 e-tron, selbst in Anbetracht der geringen Laufleistungen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	41 000	45 000	92,2	89,4	3,7	4,0	4,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Audi Q4 e-tron									
4-5 Jahre	-									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

Eine sichere Bank

Der Q5 steht für SUV-Feeling im Audi-Stil: ein Hochsitz mit toller Materialqualität, gutem Handling und moderner Technik. Die zickt nur äußerst selten bei der HU

Audi Q5 (FY)

Bauzeit	2017 bis 2025
Motoren	190 PS (2.0 TDI) bis 367 PS (SQ5)
Preis	ab 22 000 Euro



DAS IST ER In zweiter Generation markanter – in Design, Ausstattung und Motorleistung. Die Verarbeitung liegt auf gewohnt hohem Niveau, die Limousinen lieferten aktuelle Infotainment- und Assistenzsysteme. Kaum ein Helfer, der nicht an Bord oder als Option verfügbar war, damit stieg jedoch auch die Fehleranfälligkeit. Das Facelift 2020 brachte nochmals optimierte Technik und den Q5 Sportback, der mit flach auslaufendem Dach als SUV-Coupé auftritt.

DAS KANN ER Mit Sportsgeist überraschen, den Audi in diesen Baujahren betonte. Heckbetonter Allradantrieb, straffe Federung und stärkere Motoren mit bis zu 367 PS

bringen Fahrspaß und Dynamik. Die Antriebe arbeiten sorgfältig gedämmt, die Doppelkupplungsgetriebe schalten bei geringen Laufleistungen einwandfrei.

DAS MACHT ÄRGER Ruckelige DSG-Getriebe und deutlicher Ölverbrauch bei hohen Laufleistungen. Die Software der Assistenz- und Multimediasysteme ärgert gern die Besitzer. 2.0-TFSI-Benziner fallen mit defekten Kühlmittelpumpen auf. Rückrufe gab es unter anderem wegen überhitzender Wasserpumpen (2018), fehlerhafter Motorsteuergeräte (2022) und einer verstellten Hinterachsspur – nach einem Rückruf!

Audi Q5 (8R)

Bauzeit	2008 bis 2016
Motoren	143 PS (2.0 TDI) bis 340 PS (SQ5 TDI plus)
Preis	ab 10 000 Euro



DAS IST ER Audis erstes Mittelklasse-SUV setzte zunächst auf Nummer sicher mit dezentem Design und bewährter Technik, die vom A4/A6 stammte. Ende 2012 gab's ein kleines Facelift.

DAS KANN ER Hinter glattem Look verbindet der Q5 hohes Sitzen und gute Rundumsicht mit toller Materialqualität. Anfangs dominierte der bewährte 2.0 TDI, der den Verbrauch im Zaum hält und mit Frontantrieb zu haben war. Mit der Zeit bot Audi immer stärkere Motoren, auch die meist als Diesel. Beliebt war der voll klingende 3.0 TDI mit 240 PS und Allrad – sein mächtiges Drehmoment macht dem 1,8-Tonner Beine und harmoniert gut mit den sieben Gängen des Doppelkupplungsgetriebes.

DAS MACHT ÄRGER Rückrufe gab es einige: wegen leckender Kühlmittelleitung, brechendem Glasschiebedach, defektem Airbag oder Schmorbrandgefahr am Zusatzheizer. Betroffen waren außerdem Bremskraftverstärker, Einspritzleitungen (3.0 TDI) und illegale Abgasregelungen (TDI, 2012-2017). Im 100 000-Kilometer-Dauertest von AUTO BILD überzeugte der Audi Q5 dagegen als Topabsolvent.

FAHRWERK

Der durchweg solide Q5 hat nur wenige Schwachpunkte: Die Achsaufhängungen, insbesondere Querlenker und Achsfedern, der sechsjährigen Exemplare fallen ebenso auf wie die Antriebswellen der Fahrzeuge, die zehn Jahre und älter sind. Alle übrigen Mängelquoten, auch die der Lenkanlage, liegen deutlich unter dem Durchschnitt. Rost? Absolut null.

LICHT

Die erste Generation präsentiert sich vorbildlich bei der HU, die zweite zeigt leichte Mängel an der hinteren Beleuchtung und den Warnblinkern. Abblendlicht und Scheinwerfer aller Jahrgänge sind besser als der Schnitt.



Große, schwere Räder und straffes Fahrwerk malträtiert auf Dauer die Achsaufhängungen und Federbeine

BREMSEN

Hier machen die TÜV-Prüfer fast immer einen Haken: Fuß- und Handbremse beider Modelle funktionieren nahezu perfekt. Bremsleitungen und -schläuche beweisen vorbildliche Haltbarkeit. Auch die Brems scheiben, Problem der kleinen Audi-SUVs, verschleißt unterdurchschnittlich.

UMWELT

Ölverlust oder defekte Abgasanlagen sind beim Q5 kein Thema. Die AU meistert der Ingolstädter mit Mängelquoten weit unter dem Mittel der Vergleichsklasse.

FAZIT

Der Audi bietet Power, Platz und Prestige – das schlägt sich in hohen Gebrauchtwagenpreisen nieder. Das Geld ist in solide Technik angelegt, bei der HU überzeugen überproportional viele mängelfreie Exemplare, denen auch hohe Laufleistungen nicht viel anhaben können. Zu checken sind der Zustand der Getriebe sowie die Achsaufhängungen der ersten Baujahre der zweiten Q5-Generation.



MÄNGELEINTEILUNG

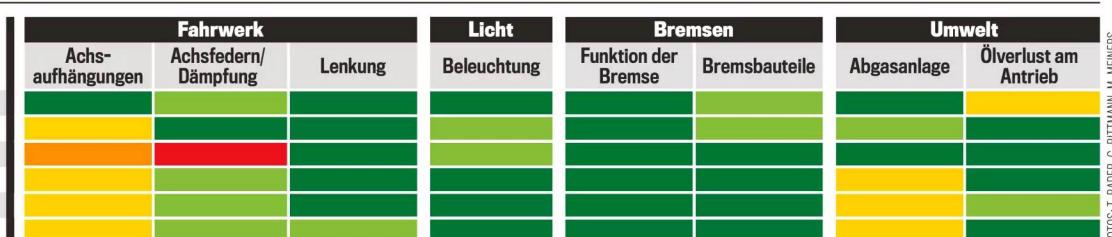
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	59 000	45 000	93,3	89,4	2,5	4,0	4,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	80 000	65 000	90,1	84,7	3,6	5,3	6,3	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	104 000	88 000	79,6	78,8	4,4	7,6	16,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	140 000	112 000	76,8	71,7	7,4	10,0	15,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	163 000	131 000	71,6	64,7	10,2	12,4	18,1	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	179 000	150 000	64,4	56,0	12,7	15,5	22,9	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

Rückschläge nimmt er sportlich

Fünf- und Dreitürer, Cabrio, Coupé, bärenstarke Sportversionen: Dieser BMW zeigt viele Gesichter – und ein paar Schwachstellen bei der Hauptuntersuchung

BMW 1er (F40)

Bauzeit	2019 bis 2024
Motoren	109 PS (116i) bis 306 PS (M135i xDrive)
Preis	ab 15 500 Euro



DAS IST ER Der erste 1er mit Frontantrieb, dafür gibt es keine Sechszylinder mehr. Kleine Turbomotoren sorgen für das Vorankommen. Dennoch kann man mit dem F40 sportlich unterwegs sein, Fahrwerk und Lenkung sind in seiner Klasse spitze. Innen geht es bei gleicher Länge nun deutlich geräumiger als im Vorgänger zu. 2020 einige gezielte Modellpflegemaßnahmen. Es ist die letzte Generation mit dem legendären „i“ in der Modellbezeichnung. Der Nachfolger F70 muss ohne auskommen, um Verwechslungen mit den rein elektrischen i-Modellen zu vermeiden.

DAS KANN ER Trotz markenuntypischem Vorderradantrieb und nur

Drei- und Vierzylindern agiles Fahrten ermöglichen – auf der gleichen Plattform wie der Mini. Richtig dynamisch wird es mit dem Topbenzin-M135i und dessen 306 PS. Die Diesel beginnen bei zurückhaltenden 116 PS und zeigen sich insgesamt sehr genügsam. Geschmacksache sind das Bedienkonzept und die Cockpitansetzung.

DAS MACHT ÄRGER Einige Kunden klagten über die Güte des Innenraums; mehrere Rückrufaktionen, beispielsweise wegen drohendem Ausfall des Bremskraftverstärkers, Eindringen von Öl in die Getriebesteuerung und fehlerhafter Motorhalterungen. Insgesamt ist der F40 jedoch eher unauffällig.

BMW 1er/2er (F20-F23, F87)

Bauzeit	2011 bis 2021
Motoren	95 PS (114d) bis 450 PS (M2 CS)
Preis	ab 3800 Euro



DAS IST ER Mit Reihensechser und Hinterradantrieb mit hoher Wahrscheinlichkeit ein sportlicher Klassiker von morgen. Das Platzangebot des F20 (Fünftürer) und F21 (Dreitürer) ist trotz zehn Zentimeter Längenwachstums gegenüber der ersten Generation (E87) noch immer mäßig. Schön anzusehen und viel Freude bringt der 2er als Coupé (F22) und als Cabrio (F23).

DAS KANN ER Spaß machen. Der 1er fährt präzise und leichtfüßig, richtig schnell ist man ab 200 PS. Die jüngeren 120i und 125i haben eine 8-Gang-Automatik serienmäßig, zuvor und in allen übrigen Motorvarianten war Handschaltung angesagt. Fahrmaschinen sind die in Anschaffung und Unterhalt teuren Sechszylinder mit bis zu 340 PS (M135i, M140i) oder gar 450 PS im M2 CS (F87, ab 2015). Für sie sowie für die Diesel 118d und 120d war der xDrive-Allrad optional.

DAS MACHT ÄRGER Hin und wieder auftretende Steuerketten- und Lagerprobleme. Mit diversen Rückrufen reagierte BMW zum Beispiel auf Mängel am ESP, an den Airbags, am Abgasrückführungsmodul (Brandgefahr) oder am Elektromotor der Servolenkung.

FAHRWERK

Solide Arbeit von BMW, was Lenkgelenke, die Lenkanlage und die Antriebswellen angeht. Hier gibt es nur in Ausnahmen Beanstandungen. Auch die Achsaufhängungen sind haltbar. Gebrochene Federn und verschlissene Dämpfer kommen beim F20 aber vor, die Werte sind bestenfalls durchschnittlich und nach 13 Jahren klar darüber.

LICHT

Grünes Licht für den F40: Werte unter dem Schnitt oder minimale Quoten. Beim F20 gibt es dagegen häufiger Kritik der Prüfer an der vorderen Beleuchtung und dem Abblendlicht, die Mängelquoten nach acht und mehr Jahren liegen alle über dem Schnitt.



Schön und selten: Der M2 CS mit 450 Biturbo-PS ist eine ehrwürdige Reminiszenz an den 2002 turbo

BREMSEN

Der jüngste F40 hat eine nehezu weiße Weste. Selbst die Brems Scheiben sind fast immer in Ordnung, ansonsten steht überall die Null. Sein Vorgänger hat zwar solide Schläuche und Leitungen und nur selten Ärger wegen der Scheiben; dafür aber treten durchaus Mängel an Fuß- und Feststellbremse auf, insbesondere an Letzterer.

UMWELT

Ölverlust kommt vor und nimmt im Alter zu, aber durchweg seltener als im Mittel. Mit der AU hadern vor allem ältere F20, allerdings ohne gravierende Ausreißer. Die Abgasanlagen sind über alle Jahre haltbar.

FAZIT

Knapp 95 Prozent der jüngsten F40 bestehen die HU ohne Fehler. Doch schon eine Prüfung später zeigt fast jeder fünfte mindestens einen erheblichen Mangel. Grund: Mängel an der aktiven Motorhaube. Gut hinsehen sollte man auch beim F20, der manchmal seine liebe Mühe mit einer zuverlässigen Feststellbremse und bei der AU hat. Mängel am Licht sind auch nicht ausgeschlossen, aber meist einfach zu beheben.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	41 000	45 000	94,8	89,4	1,9	4,0	3,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	61 000	65 000	79,0	84,7	2,5	5,3	18,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	85 000	88 000	77,6	78,8	8,6	7,6	13,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	108 000	112 000	69,6	71,7	11,6	10,0	18,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	135 000	131 000	65,3	64,7	13,4	12,4	21,3	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	153 000	150 000	56,6	56,0	16,1	15,5	27,2	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	1er (F40)									
4-5 Jahre	1er (F40)									
6-7 Jahre	1er/2er (F20/...)									
8-9 Jahre	1er/2er (F20/...)									
10-11 Jahre	1er/2er (F20/...)									
12-13 Jahre	1er/2er (F20/...)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ schlechter ▼ ▼ ▼ ▼ ▼

What a Van!

Der erste Kompaktvan der BMW-Geschichte überzeugt Familien wie Ästheten dank Praxistauglichkeit und Erscheinungsbild - und die TÜV-Prüfer mit Langzeitqualität



BMW 2er Active Tourer (F45)

Bauzeit	2014 bis 2021
Motoren	von 95 PS (214d) bis 231 PS (225i)
Preis	ab 8500 Euro

DAS IST ER Die geglückte Premiere der Münchner: die erste Großraumlimousine, noch dazu mit Frontantrieb. Außerdem auf der Habenseite: ihr sportlich-dynamischer Auftritt und reichlich Laderaum, obgleich sie sich mit maximal 1455 Liter dem VW Touran geschlagen geben muss. Wer mehr möchte, für den bietet BMW den längeren Gran Tourer mit bis zu sieben Sitzen. Schon der Dreizylinder-Benziner mit 102 PS bringt den 1,4 Tonnen schweren Activ Tourer gut auf Trab. Die Motorenauswahl ist riesig: je16 Benziner- und Dieselvarianten (inklusive verschiedener Antriebsarten und Abgasnormen). Tipp: Der mittlere Diesel mit 150 PS braucht im Alltag unter sechs Liter. Ab 2018 haben viele Motoren

Euro6D temp. Zudem gab's eine Modellpflege samt leicht veränderter Front.

DAS KANN ER Als elegantes Raumauto Familien und Hochsitzfans erfreuen. Allrad ist verfügbar und für stärkere Antriebe ratsam, rund



Kein Dreizylinder-Sparzwerg: Im Dauer-
test schluckte der Benziner 8,5 Liter

ein Fünftel verfügt darüber. Rund drei Viertel der auf dem Markt angebotenen Autos haben eine Automatik mit sechs oder acht Stufen. Letztere ist eindeutig vorzuziehen. **DAS MACHT ÄRGER** Kurbelwellen-Axiallager beim Dreizylinder (bis 3/2015), eine Serviceaktion half. Missfallen erregte der schwer zu reinigende, da zerklüftete Innenraum. Mitunter Kantenrost an den Einstiegen und vibrierende Panoramadächer. Im Dauertest gab's nur die Note 4: Ein 218i erlitt einen Motorschaden. Ein großer Rückruf – nicht nur für dieses BMW-Modell – betraf Brandgefahr am AGR-Kühler der Diesel, zudem fehlerhafte Airbags, defekte Gasgeneratoren im Gurtstraffer und Bruchgefahr der Vorderachs-Schwenklager.

FAHRWERK

Rot sieht der BMW in dieser Kategorie nicht. Achsaufhängungen sowie Federn und Dämpfer bleiben in allen Jahrgängen unter dem HU-Schnitt. Antriebswelen und Lenkanlage präsentieren sich nahezu fehlerfrei. Die Fehlerquote der Lenkgelenke steigt im Alter, toppen den Durchschnitt aber nicht.

LICHT

Ein gutes Ergebnis holt der Van in allen Disziplinen. Minimale Ausschläge über der Vergleichsgruppe gibt's beim Abblendlicht (vierte HU) sowie bei den Rückleuchten und Blinkern, jeweils im Rahmen der ersten Hauptuntersuchung.



Bis zu 1905 Liter Kofferraumvolumen
bietet der größere Gran Tourer, dazu
eine optionale dritte Sitzreihe

BREMSEN

Die Bremsbauteile schneiden vorbildlich ab: Bremsleitungen und -schläuche sind fast fehlerfrei. Die Scheiben zeigen zwar Verschleiß, aber unterhalb des Schnitts. Die Funktion der Fuß- und Feststellbremse gibt ebenfalls kaum Anlass zur Sorge.

UMWELT

Die Abgasanlage erhält die Note 1. Ölverlust kommt vor, aber unterdurchschnittlich häufig. Die AU verpaszt der Van an der dritten HU vergleichsweise öfter.

FAZIT

Ein Van, der Platzbedürfnisse stillt und dem Auge schmeichelte, so präsentiert sich der kompakte BMW. Bei der HU macht der 2er Active Tourer auch durch alle Baujahre hindurch eine gute Figur. Das relativiert den Motorschaden-bedingten Ausrutscher im AUTO BILD-Dauertest etwas. Halter, die den Austausch der Gasfedern an der aktiven Motorhaube verpassen, sorgen für höhere Durchfallquoten. Nachsitzen muss der Van in puncto AU, an der er ab der vierten HU rund doppelt so oft scheitert.

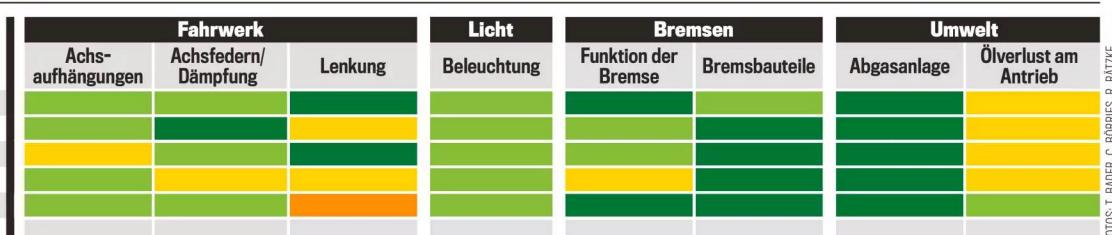


MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	54 000	45 000	93,0	89,4	2,8	4,0	4,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	66 000	65 000	76,6	84,7	2,8	5,3	20,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	90 000	88 000	75,4	78,8	4,3	7,6	20,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	113 000	112 000	70,6	71,7	6,2	10,0	23,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	126 000	131 000	63,7	64,7	7,5	12,4	28,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ◀◀◀◀◀ schlechter ▶▶▶▶▶

FOTOS: T. BÄDER, C. BÖRRIES, R. RÄTZKE

Toller Turnschuh mit Tücken

Der 3er ist seit Generationen die Eintrittskarte zur BMW-Sportlichkeit. Angesichts überdurchschnittlicher Laufleistungen steht der variantenreiche Bayer bei der HU ordentlich da – ein paar Schwachstellen gibt es aber

BMW 3er/4er (G20-G23/G26/G80/G81)	
Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	150 PS (318d) bis 550 PS (M3 CS)
Preis	ab 12 500 Euro



DAS IST ER Das Einstiegsmodell in Sachen Hinterradantrieb bei BMW in der nunmehr siebten Generation, die auf 4,70 m Länge und 1,83 m Breite angewachsen ist. Ange schwollen ist auch die Niere im Grill. Trotz dieses Wachstums wurde das Modell kaum schwerer. Vor rund sechs Jahren kam die Limousine, 2020 folgte der Kombi „Touring“, der erstmals auch als M3 zu bekommen war – mit bis zu 550 PS. Wie schon beim Vorgänger heißen Dreitürer, Cabrio und der Fließ heck-Viertürer Gran Coupé offiziell 4er. Die meisten Motoren geben ihre Kraft an die effiziente und weich arbeitende Achtstufenautomatik von ZF weiter. Nur die kleinen Diesel (318d und 320d) sowie die M3 sind serienmäßig mit Schaltgetriebe ausgestattet. Die zwei Plug-in-Hybride 320e und 330e haben optional Allradantrieb. Facelifts (LCI, „Life Cycle Impuls“) für den 3er gab es 2022 und 2024, so bekam der Plug-in-Hybrid mehr Reichweite.

DAS KANN ER Als Touring bis zu 1510 Liter bzw. 490 Kilo Gepäck trans portieren: sehr komfortabel auf der



Das aktuelle Cockpit mit großem Bildschirm und iDrive mit Dreh-Drück-Regler



Im 3er sind weiterhin Vier- und Sechs zylinder in Reihe längs eingebaut



Doppelt klappt besser: Beim Touring lässt sich auch nur die Heckscheibe öffnen. Kofferraumvolumen: 500 bis 1510 Liter

Langstrecke. Nahezu intuitiv lassen sich die Sprachbedienung und der Dreh-Drück-Steller steuern. Tipp: das hochauflösende Head-up-Display. Die Motoren sind ein Genuss. Wer's braucht, greift zum Allrad antrieb xDrive. Vielfahrer sollten den 330d mit 265 PS ins Auge fas-

sen: Er vereint bullige Leistung mit nur etwa sieben Liter Verbrauch im Alltag; dem kleineren 320d genügen 5,5 Liter. Spaß macht sogar der kleinste Benziner 318i mit 156 PS, der real etwas über sieben Liter nimmt. Kritikpunkte sind die für Großgewachsene etwas enge Rück-

sitzbank und die hinter der B-Säule liegenden und damit etwas schwer erreichbaren Fahrer- und Beifahrersitze.

DAS MACHT ÄRGER Im AUTO BILD-Dauertest nicht viel. Ein BMW 320d Touring mit Achtstufenautomatik absolvierte die 100 000-Kilometer-Distanz mit der Note 1. Material, Bedienung, Dynamik, Verbrauch waren spitze. Auffälligkeiten: Die Heckklappe lärmte, beim Service wurden die Scharniere getauscht. Beim Zerlegen zeigte sich Verschleiß an der Abgasanlage und den Kurbelwellenlagern, was vermutlich am Riemen-Startergenerator (Mildhybrid) lag. Die Dieselmodelle sind vom Riesenrückruf wegen Brandgefahr betroffen (defekter Kühler der Abgasrückführung). Auch drohten Brände wegen fehlerhaftem Anschluss des Starter Generators. Zuvor ging es um die Gurtschlosssensorik und das Airbagsteuergerät (beide Rückrufe 2020), den Bremskraftverstärker und die Batterie-Crashpads (beide 2021) sowie die Onboard-Diagnose und Mikrogasgeneratoren im Gurtstraffer (beide 2022).



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	3er/4er (G2x/G8x)									
4-5 Jahre	3er/4er (G2x/G8x)									
6-7 Jahre	3er/4er (F3x/F8x)									
8-9 Jahre	3er/4er (F3x/F8x)									
10-11 Jahre	3er/4er (F3x/F8x)									
12-13 Jahre	3er/4er (E9x)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

BMW 3er/4er	
(F30-F34/F36/F80/F82/F83)	
Bauzeit	2011 bis 2019
Motoren	115 PS (316d) bis 460 PS (M3 CS)
Preis	ab 5000 Euro



DAS IST ER 40 Kilo leichter bei zehn Zentimetern mehr Länge im Vergleich zum Vorgänger. Beides schadet dem Grundcharakter der Baureihe nicht, hübsch anzusehen und flott unterwegs zu sein. Auch das Innere kann sich sehen lassen: Das iDrive-System ist nun Serie, ebenso wie Klimaautomatik, Freisprechseinrichtung, USB-Schnittstelle. Zur Limousine (F30) kam ein Jahr später der Touring (F31), 2013 der Gran Turismo (F34). Gschrumpft ist die Motorenpalette, denn Sauger und V8 fielen weg, die Sechsylinder wurden ausgedünnt. Ab 2015 war sogar einen Dreizylinder im Programm. In vergangenen Jahr brachte das Facelift (LCI-Modelle) wichtige Verbesserungen: bessere Bedienung und Rechnerleistung, dazu optional eine Achtstufenautomatik statt einer mit sechs Stufen. Weitere Neuerungen: Sitzheizung hinten, Spurhalteassistent, Kollisionswarner sowie Head-up-Display. Außerdem den Komfortzugang: Ein Kick unter den Stoßfänger löst die automatische Öffnung der Kofferraumklappe aus.

DAS KANN ER Langstrecken zu einem Vergnügen machen. Das hat sich rumgesprochen, die Laufleistungen liegen deutlich über dem Gesamtschnitt. Im AUTO BILD-Dauertest bekam ein 320d xDrive GT die Note 2. Der populäre 318d mit 150 PS lässt sich im Alltag problemlos mit sechs Liter pro 100 Kilometer bewegen, der 320i mit 184 PS kommt auf rund acht Liter Re-

alverbrauch. Bei den Hybriden löste der 330e iPerformance (252 PS) ab 2016 den Active Hybrid 3 (340 PS; 2012 bis 2015) ab.

DAS MACHT ÄRGER Steuerkettenlängungen im N20-Motor (320i, 328i) vor dem Facelift 2015. Meldungen zu Störungen an der Lenkhilfe und den Bremsservos. Sicherheitslücken im Connected-Drive-System behob ein Update. Rückrufe: fehlerhafte Gasgeneratoren und Probleme mit Beifahrergurten; Brandgefahr wegen fehlerhafter AGR-Module. Die Abwicklung dieses Rückrufs läuft schleppend: Kunden warten teilweise lange auf einen Werkstatttermin, dazu mangelnde Transparenz seitens BMW.



Alte Schule: Der 3er der Baureihe F30 hat noch analoge Instrumente mit echten Zeigern und haptischen Tasten

BMW 3er (E90-E93)	
Bauzeit	2005 bis 2013
Motoren	115 PS (316d) bis 420 PS (M3)
Preis	ab 1000 Euro



DAS IST ER Eine immer noch gefragte Generation des BMW 3ers – mit inzwischen hohen Laufleistungen von durchschnittlich 180 000 km. Bei guter Pflege können aber auch vielbewegte E90 noch lange weiter fahren, denn die Motoren gelten

nicht nur als sportlich, sondern auch als robust. Im Vergleich zum Vorgänger E46 hat der E90 3,5 cm mehr Radstand. Zur Serienausstattung gehören Sechsgang-Handschaltung, Klima, vier elektrische Fensterheber, CD-Radio, sechs Airbags. Nach Limousine und Touring (E91) kamen 2006 das Coupé (E92) und 2007 das Cabrio (E93).

DAS KANN ER Dank des zeitlosen Designs und damals schon sehr guter Fahrleistungen heute noch problemlos mithalten. Moderne Assistenten hat der 3er der fünften Generation nicht zu bieten, sondern serienmäßig nur ABS und ESP sowie einen Bremsassistenten. Dynamikfans freuen sich auch nach 20 Jahren über die Kombination aus Kraft, direkter Lenkung und geringem Gewicht. Die kleineren Motoren sind aber eher etwas für Menschen, denen die ansonsten BMW-typische Fahrerfreude nicht so wichtig ist. Flott wird es ab dem 320i mit 150 PS, der in 8,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h geht und im Alltag rund 8,5 Liter schluckt. Empfehlung: Der 325i mit 218 PS ist ein guter Kompromiss aus Sparsamkeit und Schnelligkeit: 0 bis 100 in 6,6 Sekunden, Realverbrauch unter 10 Liter.

DAS MACHT ÄRGER Gelängte Steuerketten des N47-Diesels (ab 2007). Vom 320si ist wegen häufiger Motorschäden grundsätzlich abzuraten. Rückrufe betrafen schadhafte Airbags, dazu die Lichtmaschine und die Einspritzpumpe bei den Dieseln sowie Zündspulen der Benziner und das DKG (ab 2008). Bleibt die Motorkontrolllampe an, hilft ein Softwareupdate, bei der Airbaglampe liegt es oft am Gurtstraffer.



Ausnahmehrscheinung: Der M3 mit V8-Sauger und 420 PS ist ziemlich selten

FAHRWERK

Kleine Mängel an der Lenkanlage zeigen sich beim G20 im Vergleich zum sehr niedrigen Gesamtschnitt. An neunjährigen F30 fallen auf vertretbarem Niveau ebenfalls mehr Mängel auf als im Schnitt. Die Antriebswellen sind sehr haltbar. Während der G20 übermäßig oft mit Defekten an den Achsaufhängungen auffällt, ist dies bei seinen beiden Vorgängern an Federn und Dämpfung der Fall. Hier liegen die Quoten nach neun und mehr Jahren doppelt so hoch wie im Schnitt.

LICHT

Kurzform: ziemlich gut in allen Generationen. Im Detail: Die hintere Beleuchtung sowie die Blinker/Warnblinkeranlage sind fast immer fehlerfrei. Das Abblendlicht ist über alle Jahrgänge zuverlässiger als im Durchschnitt. Die vordere Beleuchtung bleibt beim G20 in der Regel ohne Beanstandung, bei seinen Vorgängern sind Mängel häufiger als am Durchschnittsfahrzeug.

BREMSEN

Die Funktion der Fußbremse ist beim G20 bislang makellos, beim Vorgänger F30 durchschnittlich; gemessen am Durchschnitt tritt der ältere E90 aber zuverlässiger bei der HU auf. Mängel an der Feststellbremse treten ab dem sechsten Jahr häufiger als im Schnitt auf, beim jüngeren 3er so gut wie nie. Eine völlig weiße Weste hat der 3er/4er bei den Bremsleitungen, die Schläuche sind ähnlich zuverlässig, abgesehen vom E90, der ab und an mal platzt. Die Bremsscheiben aller drei Modellgenerationen zeigen relativ selten Verschleiß. Angesichts der hohen Fahrleistungen legt das haltbare Teile und/oder eine gute Wartung nahe.

UMWELT

In puncto Ölverlust ist der jüngste sowie älteste Jahrgang durchschnittlich, alle anderen Jahrgänge schneiden bei der HU besser ab. Probleme bei der Abgasuntersuchung haben dagegen die beiden Vorgängergenerationen. Die Abgasanlagen aller Baureihen erweisen sich als haltbar, vor allem die von F30 und G20.

FAZIT

Mit seinen sportlichen Motoren und dem Hinterradantrieb bietet der 3er Fahrspaß – und wird entsprechend beansprucht. So gesehen stehen alle drei Generationen recht gut da. Allerdings neigt ausgerechnet der noch junge G20 zu Ausrutschern, er landet im Ranking der 4-5-Jährigen nur auf Platz 94 von 102. Hauptgrund: Die aktive Motorhaube. Ist die Wartungshistorie eines 3ers lückenlos und glaubwürdig, spricht vieles dafür, dass er noch weitere Jahre viel Spaß und wenig Ärger macht – gute Pflege vorausgesetzt.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	62 000	45 000	90,5	89,4	3,3	4,0	6,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	85 000	65 000	79,2	84,7	2,9	5,3	17,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	113 000	88 000	76,3	78,8	7,8	7,6	15,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	146 000	112 000	67,9	71,7	10,6	10,0	21,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	168 000	131 000	65,9	64,7	11,1	12,4	23,0	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	184 000	150 000	59,7	56,0	12,8	15,5	27,5	28,4	0,0	0,1

Der Alte kriegt es in den Beinen

Businessklasse auf Bayerisch - das heißt vor allem Leistung und Fahrspaß auf höchstem Niveau. Doch Vielfahrer spüren auf Dauer einige Schwächen des 5ers

BMW 5er / 6er (G30, G31, G32)

Bauzeit	2017 bis 2023
Motoren	150 PS (518d) bis 635 PS (M5 CS xDrive)
Preis	ab 16 000 Euro



DAS IST ER Die siebte Generation des Erfolgsbayern bietet bei gleichen Abmessungen wie beim Vorgänger weniger Gewicht sowie Technik, die schon im größeren 7er vorgestellt wurde: etwa Laserlicht (ab 2019), diverse digitale Aufpasser (Ausweich-, Querverkehr-, Spurwechsel- und Spurhalteassistent), Head-up-Display oder auf Wunsch ein hochauflösendes 12,3-Zoll-Display. Der Kombi bietet bis zu 1700 Liter Ladevolumen, wie die seltenerne Limousine ist er ein gesuchter Gebrauchtwagen – und damit entsprechend teuer.

DAS KANN ER Zeigen, wo in der Businessklasse oben ist – bei Luxus und Leistung. Dienstwagenfahrer wählen statt der Benziner immer öfter

Hybridantriebe (204 bis 394 PS), die Diesel leisten 150 bis 400 PS im M550d xDrive. Als Tipp in diesem breiten Angebot gilt der 520d mit 190 PS, der anfangs sogar noch als Handschalter erhältlich war und im Verbrauch mit einer Sechs vorm Komma auskommen kann. Das gilt natürlich nicht für den M5, der im prestigeträchtigen PS-Rennen auf bis zu 635 PS kommt.

DAS MACHT ÄRGER Lenkgetriebeschäden und defekte Vanos-Nockenwellenverstellung bescherten einem 540i xDrive Touring im AUTO BILD-Dauertest nur die Note 3. Rückrufe u. a. wegen defekter Gurtschlösser, Brandgefahr (AGR, Hochvoltspeicher) und Softwarefehler der Onboard-Diagnose.

BMW 5er / 6er (F10-F13, F06)

Bauzeit	2010 bis 2017
Motoren	143 PS (518d) bis 600 PS (M5 „30 Jahre“)
Preis	ab 3500 Euro



MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	71000	45 000	88,3	89,4	3,3	4,0	8,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	92 000	65 000	74,5	84,7	4,1	5,3	21,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	124 000	88 000	70,5	78,8	7,2	7,6	22,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	163 000	112 000	60,2	71,7	9,9	10,0	29,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	187 000	131 000	56,9	64,7	10,9	12,4	32,1	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	208 000	150 000	52,5	56,0	14,9	15,5	32,6	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	5er/6er (GX)									
4-5 Jahre	5er/6er (GX)									
6-7 Jahre	5er/6er (GX)									
8-9 Jahre	5er/6er (FX)									
10-11 Jahre	5er/6er (FX)									
12-13 Jahre	5er/6er (FX)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FOTOS: C. BORRIES, S. KRIEGER

DAS
TÜV-
URTEIL

FAHRWERK

Die jüngste Serie des 5ers/6ers steht viel sicherer da als die ältere, der F10 lässt nach acht und mehr Jahren Laufzeit sichtlich nach. Vor allem die Achsfedern und Dämpfer werden häufiger beanstandet als im Gesamtschnitt. Auch die Antriebswellen weisen mit zunehmendem Alter Mängelquoten über dem HU-Mittel auf. Schäden an der Lenkung sowie Rost oder Bruchschäden sind an dem ansonsten soliden Bayern nicht bekannt.



Der Kombi (Foto: F11) ist wie bei Audi/ Mercedes beliebter als die Limousine, bietet Platz und Temperament

LICHT

Die Mängelquote liegt meist unterhalb des HU-Gesamtschnitts. Abblendlicht und hinteres Licht sind durchweg okay. Auffällig ist nur die vordere Beleuchtung, die an der älteren Generation ab der fünften HU öfter moniert wird.

BREMSEN

Hier passt die Zuverlässigkeit zur angebotenen Motorleistung: Die Bremsen beider Baureihen sind deutlich besser als im Schnitt. Insbesondere die Bremsschläuche zeigen sich über alle Jahrgänge mangelfrei - womöglich dank der professionellen Wartung vieler Dienstwagen.

UMWELT

Beide Baureihen werden öfter bei der Abgasuntersuchung beanstandet, die ältere Serie fällt mit Ölverlust auf.

FAZIT

Der 5er/6er wird vorwiegend von Vielfahrern bewegt, die hohen Laufleistungen hinterlassen Spuren: Bei der HU zeigen überdurchschnittlich viele Fahrzeuge erhebliche Mängel. In den mittleren Altersklassen fallen neben der aktiven Motorhaube häufige defekte Kardanwellen auf. Bei älteren F10-Baujahren ist auf Ölverlust sowie auf kaputte Federn und Dämpfer zu achten.

Kein X-beliebiges SUV

Ob Stadtverkehr oder Landpartie, der X1 ist ein universeller Begleiter. Bei der HU erweist sich das jüngere Modell als eine Spur zuverlässiger als der Vorgänger

BMW X1 (F48)

Bauzeit	2015 bis 2022
Motoren	115 PS (sDrive 16d) bis 231 PS (xDrive 25i/25d)
Preis	ab 30 000 Euro



DAS IST ER Ein fahrdynamischer Kompaktkombi mit Hochsitzkompetenz auf Quermotorplattform, auf der auch der BMW 2er Active Tourer oder der Mini Countryman basieren. Das schafft Platz, boottet aber den Reihensechszylinder aus. Dennoch hat BMW ein ausgewogenes Kompakt-SUV auf die Räder gestellt: Fast so viel Platz wie im X3, dazu moderne Assistenzsysteme wie Staufunktion mit autonomem Abstandsregeltempomat bis 65 km/h. Neue Diesel kamen mit dem 2019er-Facelift. Der Plug-in-Hybrid wurde ab 2020 angeboten.

DAS KANN ER Agil fahren ohne zu stressen. Der Hinterradantrieb ist passé, dafür arbeiten sparsame, gut

gedämmte Dreizylinder im 18i und 16d. Allrad ist nur im Hybrid (E-Hinterachse) und den beiden Topversionen mit 231 PS Serie. Je nach Antrieb und Jahrgang gibt's Handschalter, Automatik mit sechs bzw. acht Stufen oder Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DKG).

DAS MACHT ÄRGER Sporadische Infotainment-Probleme und im Detail schon mal mangelnde Interiurgeüte. Einige Rückrufe: undichte Abgasrückführung (Brandgefahr), lockere Rückleuchten und fehlerhaft zündende Airbags. Ferner abfallende DKG-Stecker und Tauschdefekter Mikrogasgeneratoren im Gurtstraffer. Für einen xDrive 20i gab's im Dauertest eine 1–.

BMW X1 (E84)

Bauzeit	2009 bis 2015
Motoren	115 PS (sDrive 16d) bis 258 PS (xDrive 28i)
Preis	ab 30 000 Euro



DAS IST ER BMWs kleinstes SUV (zwölf Zentimeter kürzer als der X3). Sogar offroad light kann es, am gefragtesten war der X1 aber mit Hinterradantrieb. Trotz coupéartiger Optik überzeugt das Raumangebot vorn und im Fond. Der Kofferraum fasst 420 Liter.

DAS KANN ER Ebenso sportlichen Fahrspaß wie angenehme Sitzposition und Übersichtlichkeit im Alltag bieten. Anfangs war die Federung etwas hart, 2012 verbesserte BMW den Komfort. Diesel gibt es von moderat (115 PS) bis sportlich (218 PS). Erste Wahl ist das Automatikgetriebe; die Gänge der Schaltgetriebe sind recht lang übersetzt. Benziner rechnen sich kaum.

DAS MACHT ÄRGER Steuerkettenprobleme der Dieselmodelle, in Verbindung mit Handschaltung neigt zudem die Kupplung zum Rupfen. Verarbeitungsdefizite wie etwa Glasdächer, die bei Kälte klappern. Rückrufe betrafen unter anderem Brandgefahr wegen Leckagen in der Abgasrückführung, Ausfall von Bremskraft- und Lenkkraftunterstützung sowie fehlerhafte Batterieklemmen, die das Bordnetz lahmlegen. Im Dauertest holte ein X1 18d eine 1–.

FAHRWERK

Zuverlässig in allen Disziplinen: Die Achsanföhungen beider Modelle rutschen qualitativ nicht unter den Klassenschnitt. Federn/Dämpfer ebenso wenig, nur bei der vierten HU schwächtelt der F48 leicht. Die Lenkgelenke des 12- bis 13-jährigen E84 fallen minimal negativ auf. Rost gibt's nicht.

LICHT

Im Beleuchtungskapitel holt der ältere E84 die Note 1. In puncto Abblendlicht streift der Nachfolger schon mal den Durchschnittswert, den toppe die Scheinwerfer aber nur bei der dritten HU, die Blinker bei der ersten – wenn auch nur moderat.



Der neuere X1 (F48) erfreut auch Kleinfamilien: Sein Kofferraum bietet 505 bis 1550 Liter Ladevolumen

BREMSEN

Am E84 ist die Feststellbremse der Schwachpunkt im fortgeschrittenen Alter, die Zahl der Beanstandungen liegt über dem Schnitt. Die Funktion der Fußbremse überzeugt dagegen in beiden Generationen. Nichts zu beanstanden gibt es an den Bremsbauteilen des F48, am Vorgänger schwächen Bremsleitungen und -schläuche.

UMWELT

Die Abgasanlage bleibt unauffällig, auch Ölverlust überschreitet den Klassenschnitt nicht. Die AU kann aber bei den Sechs- bis Neunjährigen zur Wackelpartie werden.

FAZIT

Der X1 erfreut mit Handling und Platzangebot. Die Sorgenfalten der Prüfer halten sich auch in Grenzen, obschon Ölverlust ein Thema bei beiden Modellen ist. Beim jüngeren F48 kommen vermässelte Abgasuntersuchungen dazu, ebenso abgelaufene Dämpfer der aktiven Motorhaube, die alle fünf Jahre getauscht werden müssen. Mögliche Mängel der Feststellbremse sollte man beim E84 im Blick behalten.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	46 000	45 000	93,4	89,4	2,4	4,0	4,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	66 000	65 000	77,2	84,7	3,0	5,3	19,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	89 000	88 000	76,6	78,8	5,4	7,6	18,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	111 000	112 000	72,5	71,7	6,7	10,0	20,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	131 000	131 000	69,9	64,7	11,9	12,4	18,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	151 000	150 000	65,2	56,0	12,7	15,5	22,1	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achsanföhungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	X1 (F48)									
4-5 Jahre	X1 (F48)									
6-7 Jahre	X1 (F48)									
8-9 Jahre	X1 (F48)									
10-11 Jahre	X1 (E84)									
12-13 Jahre	X1 (E84)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: T. BAUDER (2), R. RAIZKE

Einer kriegt die Kurve nicht

Eigentlich sind die beiden Generationen des X3 sowie des Coupés X4 sehr solide. Doch dem älteren F25/26 machen marode Lenkgelenke einen Strich durch die HU

BMW X3/X4 (G01/G02)

Bauzeit	2017 bis 2024
Motoren	150 PS (18d) bis 510 PS (M Competition)
Preis	ab 23 000 Euro



DAS IST ER Ein ganz schöner Klopfer. Auf Basis des BMW 5ers legte der X3 erneut an Statur zu und ist üppig geraten für ein Mittelklassemodell. Das verschafft ihnen viel Raum, besonders im Fond. Der praktisch geschnittene Kofferraum fasst 550 bis 1600 Liter, im Coupé X4 sind es 525 bis 1430 Liter. Im X3 Plug-in-Hybrid ist es etwas enger: Hier stehen bei voller Bestuhlung 450 Liter Stauraum zur Verfügung.

DAS KANN ER Dynamik, Komfort und hochwertige Verarbeitung vereinen. Der auf Dynamik ausgelegte X4 dürfte den meisten zu straff abgestimmt sein, das mindert das Fahrvergnügen auf schlechter Wegstrecke. Vielfältige Antriebspalette:

Neben diversen Benzin- und Dieselmotoren gibt es den Plug-in-Hybrid xDrive30e sowie seit 2021 den elektrischen iX3. Eine Auffrischung inklusive markanterer Front fiel ebenfalls ins Jahr 2021.

DAS MACHT ÄRGER Recht wenig. Macken der Elektronik des xDrive30e zählen zu den Ärgernissen. Rückrufe gab es unter anderem wegen Brandgefahr (AGR-Kühler), falscher Verschraubungen am Heckspoiler, fehlerhafter Befestigungen der Bremssättel, Bruchgefahr in der Schwingnut der Spurstangen, mangelhafter Ausgleichswellen, versagender Airbagasgeneratoren und loser Zurrschienen im Gepäckraum.

BMW X3/X4 (F25/F26)

Bauzeit	2010 bis 2017
Motoren	143 PS (18d) bis 313 PS (35d)
Preis	ab 8800 Euro



DAS IST ER Eine massive Verbesserung gegenüber dem Vorgänger, noch dazu länger und geräumiger. Das manuelle Getriebe hat sechs Gänge; die Achtstufenautomatik von ZF ist spitze und mit den stärkeren Motoren Serie. Erstmals sind Einstellämpfer erhältlich (Aufpreis). Mit dem Facelift 2014 kamen eine frischere Optik und optionale LED-Scheinwerfer.

DAS KANN ER Ein gereiftes Fahrwerk mit ordentlichem Federungskomfort vorweisen. Die iDrive-Bedienung setzt Maßstäbe. Kurzstrecke bekam den Dieseln nicht so gut – Kaufinteressenten sollten eher nach Langstreckenautos suchen.

DAS MACHT ÄRGER Mängel an den Spurstangenköpfen der Lenkung: Rostbildung im Bereich von Heckklappe und Türscheiben an älteren Baujahren. Defekte Steuerketten im Zweiliter-Diesel bis 2012. Der ADAC meldet vermehrte Turboladerschäden der Baujahre 2010/2011. Rückrufe betrafen unter anderem plötzlich ausfallende Bremskraftunterstützung, die Airbags, bruchgefährdete Befestigungsschrauben an der variablen Ventilsteuerung und Undichtigkeiten am AGR-Kühler (Brandgefahr).

FAHRWERK

Die Achsaufhängungen sowie Federn und Dämpfer des G01 präsentieren sich vorbildlich. Der Vorgänger sieht dagegen reichlich rot bei Achsfedern und Dämpfung. Auch erweisen sich seine Lenkgelenke als überdurchschnittlich mangelhaft, Fehler an der Lenkanlage werden ebenfalls häufiger moniert. Vor allem die Spurstangen bereiten Probleme.

LICHT

In Sachen Lichtmängel heimst der X3 überwiegend gute Bewertungen ein. Abblendlicht und Rückleuchten beider Modelle weisen weniger Fehler auf als in der Vergleichsklasse. Beim F25 liegt die Zahl der Scheinwerfermängel höher, ebenso die der Blinker.



Geschmackssache ist das Coupé X4, das als geräumiges Familienfahrzeug nicht sonderlich taugt

BREMSEN

Dieses Kapitel absolviert der X3 als Musterschüler. Feststell- und Fußbremse funktionieren bestens. Nahezu tadellos: Bremsleitungen, -schläuche und -scheiben.

UMWELT

Ölverlust kommt vor, übersteigt aber die kritische Marke nicht. Rostende Abgasanlagen stellen keine Problemzone dar. Allein die AU wird zur Hürde für den F25 – besonders für die Acht- bis Neunjährigen.

FAZIT

BMW hat aus den Fehlern der X3-Vergangenheit gelernt und ein solides SUV entwickelt. Der Musterschüler-Eindruck des G01 wird leicht durch vereinzelt auftretenden Ölverlust geschrägt. Sein Vorgänger fällt durch marode Federn und Dämpfer sowie verschlissene Lenkgelenke negativ auf. Wermutstropfen beim Nachfolger: Preislich spielt das Premium-SUV in der Oberklasse.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	56 000	45 000	91,6	89,4	3,8	4,0	4,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	77 000	65 000	83,4	84,7	4,3	5,3	12,3	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	101 000	88 000	78,7	78,8	5,4	7,6	15,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	133 000	112 000	69,9	71,7	9,0	10,0	21,1	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	158 000	131 000	66,1	64,7	10,7	12,4	23,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	177 000	150 000	61,6	56,0	12,5	15,5	25,9	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	X3/X4 (G0x)									
4-5 Jahre	X3/X4 (G0x)									
6-7 Jahre	X3/X4 (G0x)									
8-9 Jahre	X3/X4 (F2x)									
10-11 Jahre	X3/X4 (F2x)									
12-13 Jahre	X3/X4 (F2x)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ▲ ▼ schlechter ▾

Weiche Knie beim TÜV-Termin

Das Oberklasse-SUV hat viel Ausstattung an Bord und verwöhnt auf langen Strecken mit Komfort. Leidtragende sind die Achsaufhängungen, die unter der Masse ächzen

BMW X5/X6 (G05/G06)

Bauzeit	2018 bis heute
Motoren	231 PS (xDrive 25d) bis 625 PS (M Competition)
Preis	ab 28 000 Euro



DAS IST ER Ein stattlicher Schwerathlet. Am längsten ist das SUV-Coupé X6 (ab 2019) mit 4,96 Metern. Wichtig für Garagenbesitzer: X5/X6 sind nun zwei Meter breit. Adaptive Dämpfer, viele Assistenten, digitales Cockpit mit 12,3-Zoll-Display sind Serie; 1860 Liter Stauraum bei umgelegter Rückbank.

DAS KANN ER Trotz mehr Masse dynamischer als der Vorgänger sein. Überwiegend als Reihensechsler zu bekommen. Tipp: Der 286 PS starke Diesel xDrive 30d braucht weniger als 7,5 Liter im Alltag.

DAS MACHT ÄRGER Diverse Rückrufe, u. a. Startergenerator, Bremskraftverstärker, Airbags, Hybridbatterie, Radführung und Lenkung.

BMW X5/X6 (F15/F16)

Bauzeit	2013 bis 2018
Motoren	218 PS (25d) bis 575 PS (M)
Preis	ab 17 000 Euro



DAS IST ER Um 3 Zentimeter auf 4,88 Meter gewachsen, bei den Motoren setzte BMW auf Downsizing. Erstmals gab es sparsame Vierzylinder und reinen Hinterradantrieb. Eine Empfehlung ist der eher seltene heckgetriebene sDrive 25d, der im Alltag unter acht Liter nimmt.

DAS KANN ER Auch mit mehr als zwei Tonnen Gewicht leichtfüßig sein, seine Fahrleistungen beeindrucken noch heute. Nicht mehr in die Zeit passt sein Spritdurst, der bis 15 Liter Realverbrauch des 575 PS starken M-V8 im X5 M/X6 M reicht.

DAS MACHT ÄRGER Gelängte Steuerketten in frühen sDrive 25d vor 8/2015. Rückrufe: Servolenkung, Fahrerairbag, Abgasrückführung.

BMW X5/X6 (E70/E71)

Bauzeit	2006 bis 2013
Motoren	235 PS (3.0d) bis 555 PS (M)
Preis	ab 5800 Euro



DAS IST ER Die zweite, bereits sehr gut ausgestattete Generation des Groß-SUV: Sechsstufernautomatik, iDrive mit 8-Zoll-Display und Allrad (xDrive) sind Serie – aber echte Geländegängigkeit bringt das nicht. Optionale dritte Sitzreihe, die sich aber nur für Kinder eignet.

DAS KANN ER Laut brüllen und viel schlucken mit Sechs- und Achtzylindern: Der kleinste Benziner (272 PS) nimmt im Alltag mehr als zwölf Liter. Der 245-PS-Diesel kommt dagegen mit zehn Litern aus.

DAS MACHT ÄRGER Zickende Panoramadächer. Rückrufe: Feuergefahr bei Dieselfilterheizung, Servolenkung, morsche Gelenkwellen und Bremsscheiben, Airbags.

FAHRWERK

Eine Problemzone. Durch alle Generationen hindurch sind die Achsaufhängungen häufig ein Grund für eine verpatzte HU, insbesondere beim F15. Federn und Dämpfer sind hingegen durchweg zuverlässig, ebenso Lenkgelenke und Lenkanlage – mit kleinen Ausreißern nach 11 Jahren bei der Lenkanlage und nach 13 an den Antriebswellen.

LICHT

Rote Zahlen finden sich nur wenige, etwa beim F15 und E70, die überdurchschnittlich oft Mängel an der vorderen Beleuchtung zeigen. Die Blinkanlage funktioniert beim neuen G05 und dem E70 ab und an nicht richtig, aber die Werte sind kaum über dem Schnitt. Der Rest ist unauffällig.



Innenansichten einer Oberklasse:
Das Cockpit des F15 wirkt hochwertig in Materialien und Verarbeitung

BREMSEN

Hier sind X5/X6 top. Bremsleitungen und -schläuche zeigen sich unauffällig, Fuß- und Feststellbremse sind weit besser als der Schnitt. Eher SUV-untypisch sind die nur selten verschlissenen Bremsschreinen, vor allem angesichts der Masse dieses Modells.

UMWELT

Eine weitere Schwachstelle: Ölverlust in allen Jahrgängen, die AU macht vor allem dem F15 zu schaffen. Immerhin: Die Auspuffanlagen sind sehr haltbar.

FAZIT

Der X5/X6 ist dank seines Komforts und der starken Antriebe ein großartiger Reisewagen. Das hat sich herumgesprochen, die Kilometerstände liegen deutlich über dem jeweiligen Durchschnitt. Der hohe Verbrauch, Reparaturen wegen Ölündichtigkeiten und die schwachen Achsaufhängungen können aber hohe Kosten verursachen. Mangelnde Wartung der aktiven Motorhaube treibt die Mängelquoten ebenfalls in die Höhe.



MÄNGELEINTEILUNG

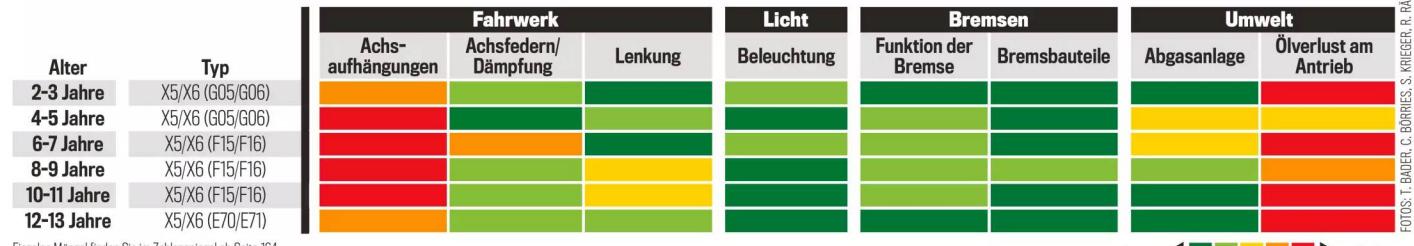
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	65 000	45 000	89,4	89,4	4,3	4,0	6,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	89 000	65 000	79,8	84,7	3,2	5,3	17,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	124 000	88 000	70,4	78,8	8,9	7,6	20,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	153 000	112 000	62,7	71,7	9,9	10,0	27,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	178 000	131 000	57,5	64,7	13,7	12,4	28,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	203 000	150 000	55,7	56,0	21,1	15,5	23,2	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FOTOS: T. BÄDER, C. BÖRNKE, S. KRIEGER, R. RATZKE

Er macht sein Ding...

...egal was die anderen sagen. Konzept und Design stempeln den BMW i3 zu einem besonderen Typen. Bei der HU bleibt der Elektroponier indes erfreulich unauffällig



DAS IST ER Bereits 2013 startete der innovative Elektromini von BMW, seit 2018 gibt es eine leicht angepasste Karosserie, serienmäßig Voll-LED-Scheinwerfer und größere Akkus (37,9/42,2 kWh netto/brutto). Geblieben sind Leichtbau mit Carbonzelle, gegenläufige Fondtüren und Heckantrieb mit 170 bzw 184 PS. Der 4,01 Meter kurze i3 bietet vier Sitzplätze, 260 Liter Kofferraum plus 50 Liter im Frunk und zeigt sich im Innenraum mit Recyclingmaterialien der Nachhaltigkeit verpflichtet. Die auffällig schmalen 19-Zoll-Räder sollen die Effizienz steigern, laut WLTP sind um 300 Kilometer nonstop möglich. Die Akkus können an Wechselstrom mit 11 kW und an Gleichstrom mit 50 kW geladen werden.

DAS KANN ER Fahrspaß vermitteln. Der i3 geht flott von der Ampel weg, lässt sich angenehm leichtfüßig und wendig durch die Stadt manövrieren. Der tiefe Schwerpunkt, der Heckantrieb sowie die direkte Lenkung lassen BMW-Gefühl aufkommen.



Ungewohnter Automatik-Bediensatellit rechts am Lenkrad, bekanntes iDrive

BMW i3 (120 Ah)

Bauzeit	2018 bis 2022
Motoren	170 PS (i3) bis 184 PS (i3 S)
Preis	ab 16 500 Euro

men, der noch mal etwas straffer ausgelegte i3 S mit 184 PS darf gestrost als sportlich gelten – was zuweilen auch an der Federung zu spüren ist. Beim Standard-i3 (170 PS) müssen hinsichtlich des Komforts weniger Abstriche gemacht werden, er bringt seine Fahrgäste entspannter ans Ziel. Auffällig: Der i3 rekuperiert, sofern gewünscht, sehr stark. Er lässt sich also quasi ohne Bremse fahren.

DAS MACHT ÄRGER An i3 aus den Baujahren 2021/2022 kann nach einem Steuergerätetausch die Anfahrtsverriegelung ausfallen. 2022 sorgten fehlerhaft verbaute Gasgeneratoren des Gurtstraffers (Fahrer- und Beifahrerseite) für eine mögliche Beeinträchtigung der Rückhaltefunktion.

FAHRWERK

Rost-, Riss- und Bruchschäden gibt es gar nicht, Achsaufhängungen und Antriebswellen bleiben ebenfalls ohne Mängel. Rund um die Lenkung zeigen die jüngsten i3 minimale Fehlerquoten, Achsfedern und Dämpfung liegen mit den Mängelhäufigkeiten ziemlich genau im Durchschnitt.

LICHT

Das Abblendlicht fällt schon mal negativ auf, wird leicht überdurchschnittlich oft bemängelt. Ansonsten gibt es an der Beleuchtung vorn und hinten sowie den Blinkern keinen wirklichen Grund zum Klagen.



Alles anders: Keine B-Säule, die hinteren Türen öffnen gegenläufig und nicht unabhängig von den vorderen

BREMSEN

Während Bremsleitungen und -schläuche sowie die Feststellbremse keine Fehler zeigen, wird die Fußbremse der Zweibis-Dreijährigen doppelt so oft bemängelt wie im Mittel, die der Vier- bis Fünfjährigen 3,5-mal so oft. In dieser Altersklasse sind auch die Bremsscheiben leicht überdurchschnittlich auffällig.

UMWELT

Wie bei einem Elektroauto kaum anders zu erwarten, überzeugt auch der i3 im Umweltkapitel mit einem fehlerfreien Auftritt.

FAZIT

Abgesehen von leicht überdurchschnittlichen Mängelquoten der Fußbremse kennt der modellgepflegte BMW i3 keine echten Problemzonen. Wenn Akkuzustand (State of Health - SoH) und sonstiger Zustand in Ordnung sind, ist der innovative Elektroknirps gebraucht also eine Überlegung wert. Das besondere Konzept, die Fahreigenschaften sowie überschaubare Stückzahlen machen den i3 zu einem Geheimtipp.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	28 000	45 000	93,5	89,4	1,8	4,0	4,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	48 000	65 000	88,9	84,7	2,5	5,3	8,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	i3									
4-5 Jahre	i3									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

* keine Auswertung wegen zu geringer Zahl von Hauptuntersuchungen. Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: C. BORRIES

Ein Kleiner im roten Bereich

Citroën baut Autos mit dem gewissen Etwas, da macht auch der C3 keine Ausnahme. Doch mit dem Alter kommen die Malaisen, dann schreiten die TÜV-Prüfer ein

Citroën C3 (III)

Bauzeit	2017 bis 2024
Motoren	68 PS (1.2) bis 110 PS (1.2)
Preis	ab 5500 Euro



DAS IST ER Ein Kleinwagen mit leichten SUV-Anleihen wie der höheren Nase und seitlichen Luftpolstern (Airbumps) wie am größeren C4 Cactus. Wichtiger ist, dass der gewachsene C3 vorn etwas mehr Platz und außen zahlreiche Farboptionen bot. Mit dem Facelift 2021 wurden diese sowie die Frontschürze leicht überarbeitet. Die Benziner (69 bis 110 PS) haben jetzt durchweg drei Zylinder und 1,2 Liter Hubraum, die beiden Diesel (75 bis 100 PS) vier Zylinder.

DAS KANN ER In der Stadt günstig wieselnd und außerhalb gelassen gleiten. Vorn gibt es genug Platz vor allem in der Breite, hinten stoßen große Menschen ans rechte

niedrige Dach. Beim Fahrwerk verzichteten die Franzosen zum Glück auf eine sportliche Auslegung; es bietet für einen Kleinwagen ziemlich guten Komfort. Und das passt zu diesem Modell – ebenso wie die lebendigen und überraschend laufruhigen Benziner.

DAS MACHT ÄRGER Immer wieder mangelhafte Montage im Detail. So können Klimakompressoren abfallen, und im Heck fehlt eine Ballastvorrichtung, worunter die Fahrstabilität litt. Beides behoben Rückrufe, ebenso erhöhte NO_x-Werte, Probleme mit dem Partikelfilter, defekte Seitenairbags, defekte Steuerzahnriemen und Fehler an der ABS/ESP-Hydraulik.

Citroën C3 (II)

Bauzeit	2009 bis 2016
Motoren	von 60 PS (1.1) bis 120 PS (VTi 120)
Preis	ab 1700 Euro



DAS IST ER Ein City-Citroën der alten Schule. Mit 3,94 Metern wendig, großzügig verglast – besonders mit der optionalen Panoramafensterscheibe – und geräumig unterm hohen Dach. 300 bis 1121 Liter fasst der Kofferraum. Dieser C3 hat stets fünf praktische Türen. Das Facelift 2013 brachte das neue Markengesicht mit der doppelten Chromspange, sparsamere Motoren und LED-Tagfahrlicht.

DAS KANN ER Einen Schuss Frankreich in den Kleinwagenalltag zaubern: Die leichtgängige Lenkung und das weiche, komfortable Fahrwerk verwöhnen die Insassen, die laufruhigen HDi-Diesel kommen auf längeren Strecken mit unter vier Litern aus. Sparen können auch die Dreizylinder-Benziner (68 bis 110 PS) und ein automatisiertes Schaltgetriebe mit fünf Gängen.

DAS MACHT ÄRGER Rückrufe betrafen mögliche Brandgefahr am Starterrelais, zu viel Hebelweg an der Feststellbremse, das ABS-/ESP-Hydrauliksystem, herabfallende Heckklappen und den Ausfall der Bremskraftunterstützung. Kunden klagen über zu hohe Kühltemperatur und Schäden an Motorsteuergerät und Zylinderkopf.

FAHRWERK

Die dritte Generation schneidet bei den TÜV-Untersuchungen deutlich besser ab als der Vorgänger: Achsfedern und Stoßdämpfer sowie die Lenkgelenke sind wesentlich haltbarer. Problem des C3 II: defekte Spurstangenköpfe. Solide bei beiden Modellen: Achsaufhängungen und Lenkanlage. Das ältere Modell zeigt etwas erhöhten Verschleiß an den Antriebswellen, vereinzelt kommt hier auch Rost vor.

LICHT

Die Prüfer sehen fast immer rot: Bei der HU weisen alle Jahrgänge überdurchschnittlich oft verststelltes Abblendlicht, fehlerhafte Front- und Rückleuchten sowie Blinker auf – mit einer Ausnahme: die hinterre Beleuchtung des drei Jahre alten C3 funktioniert.



Klares Cockpit mit vielen ovalen Formen im Stil der Airbumps außen

BREMSEN

Zustand und Funktion der Bremsen sind meist einwandfrei, das gilt bei beiden Generationen sowohl für die Fuß- als auch die Feststellbremse. Nur verschlissene Bremsscheiben werden an beiden Modellen zu oft notiert.

UMWELT

Die Prüfer monieren ab der zweiten HU überdurchschnittlich oft defekte Abgasanlagen, vor allem das Abgasrohr und der Schalldämpfer werden beanstandet. Bei der AU fällt der C3 II auf, der im hohen Alter zudem an Ölverlust leidet.

FAZIT

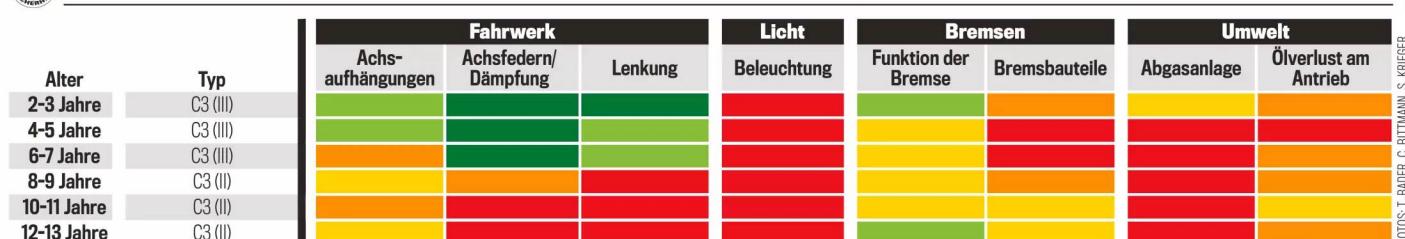
Das französische Flair am C3 gefällt anfangs vielen Kunden, doch bei der HU hatte Zahlen: Ab der zweiten Prüfung fahren überdurchschnittlich viele Exemplare mit erheblichen Mängeln vor. Die neue Generation ist solid, weist aber Schwächen an Bremsscheiben und Abgasanlagen auf. Am Vorgänger kommen Fahrwerksmängel hinzu. Sie stellen die Sympathie auf eine teure Probe.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	31000	45000	89,5	89,4	4,1	4,0	6,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	49000	65000	81,4	84,7	7,4	5,3	11,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	68000	88000	74,5	78,8	8,9	7,6	16,6	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	82000	112000	66,8	71,7	10,5	10,0	22,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	101000	131000	58,0	64,7	11,3	12,4	30,7	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	112000	150000	47,7	56,0	15,3	15,5	37,0	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: T. BAUDER, C. BITTMANN, S. KRIEGER

Der spanische Sportler

Dank gutem Marketing und Zugriff auf das VW-Regal kommt das schnittige Kompakt-SUV gut bei der Kundschaft an – und meist ohne Probleme an eine neue Plakette



Cupra Formentor

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	150 PS (2.0 TDI und 1.5 TSI) bis 390 PS (VZ5)
Preis	ab 22 900 Euro

DAS IST ER Das erste eigenständige Modell der jungdynamisch angelegten Submarke aus dem Hause Seat. Zugespitzt formuliert: ein Tiguan Coupé auf Spanisch. Das Motorenangebot startet beim nicht allzu sportlichen 1.5 TSI mit 150 PS und endet beim auf 7000 Exemplare limitierten VZ5. Der hat den aus dem Audi RS 3 bekannten 2,5-Liter-Fünfzylinder mit 390 PS unter der Haube. Alle anderen Triebwerke sind aus VW Golf und Seat Leon bekannt. Mit Verzögerung kamen zwei Benzin-Hybride (204 und 272 PS) und der 2.0-Diesel mit 150 PS. Das Facelift 2024 brachte eine neue Front und einen größeren Infotainment-Bildschirm.

DAS KANN ER Sich mit erhöhter Sitzposition und sehr strammer Optik

von seinen Klassenkameraden optisch absetzen. Die früh abfallende Dachlinie kostet Kopffreiheit auf der Rücksitzbank und Platz im Kofferraum. Richtig sportlich sind die VZ-Varianten mit einstellbaren Dämpfern und Sportbremsen.



Im funktionalen Cockpit des Formentor finden sich reichlich Plastikflächen

DAS MACHT ÄRGER Die Abstürze des Infotainmentsystems sind konzernweit bekannt. Die Rundumsicht ist schlecht, die wenig hochwertig wirkenden Materialien im Innenraum und ruckelnde Doppelkupplungsgetriebe passen nicht zum hohen Anspruch des Herstellers. Sechs Rückrufe, alle keine Leichtgewichte: Ausfall von Assistenzsystemen, nicht spezifikationsgemäße Sicherheitsgurte, defekte Hinterradträger, bruchgefährdete Motorlager sowie lose Motorabdeckungen, die in Brand geraten können. Bei den Plug-in-Hybriden der Baujahre 2020 bis 2022 bestand Kurzschluss- und Brandgefahr wegen einer falschen Sicherung. Abhilfe: Austausch sowie eine zusätzliche Isoliermatte im Hochvoltsystem.



Das Schräheck klaut Stauraum:
bei voller Bestuhlung 450 Liter, mit
Allrad oder Hybrid etwas weniger

BREMSEN

Für so ein sportlich ausgelegtes und in vielen Firmenflotten eingesetztes Modell ein sehr gutes Ergebnis: Sowohl die Bremsleitungen und -schläuche als auch Feststell- und Fußbremse geben sich bei der HU keine Blöße. Mangelverursachender Verschleiß an Bremsscheiben ist im leicht überdurchschnittlichen Bereich feststellbar.

UMWELT

Hier gibt der Formentor ein zweigeteiltes Bild ab: Ölverlust und vergeigte Abgasuntersuchungen kommen durchaus vor, während bei der Abgasanlage die 0,0 steht.

FAZIT

Der vielfach gefeierte Formentor zeigt die ersten Wehweichen. Allerdings spielt sich alles auf marktüblichem und dem Alter entsprechenden Niveau ab; das Besteher der HU ist wahrscheinlicher als im Schnitt. Die Fälle von monierten Bremsscheiben sind womöglich dem sportlichen Charakter geschuldet, der Ölverlust ist ärgerlich. Sehr zuverlässig zeigt sich der Formentor bei Bremsfunktion und Beleuchtung.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	39 000	45 000	90,3	89,4	3,8	4,0	5,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Formentor	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

Liebling mit Prüfungsangst

Generationenübergreifend zeigt der rumänische Kleinwagen zwei Gesichter: Er ist günstig und ein treuer Begleiter im Alltag, beim TÜV aber ein Sorgenkind

Dacia Sandero III

Bauzeit	2021 bis heute
Motoren	67 PS (SCe 65) bis 110 PS (TCe 110 Stepway)
Preis	ab 10 200 Euro



DAS IST ER Ein anfangs 11 800 Euro teurer Kleinwagen – und Europas meistgekaufter Neuwagen im ersten Halbjahr 2025. Notbremsassistent, LED-Abblendlicht und eine asymmetrisch teilbare Rückbank sind Serie, Klima oder Multimedia mit Handykopplung kosten extra. **DAS KANN ER** Wertstabil und in gutem Zustand ein gefragter Gebrauchter sein. Beim Sparen hilft die LPG-Version, Diesel gibt's im IIIler keinen mehr. Viel Platz, moderner Innenraum, simple Bedienung.

DAS MACHT ÄRGER Heulende Getriebe und Turbolader. Rückrufe zuletzt wegen sich während der Fahrt öffnender Motorhauben und defekter Kraftstoffleitungen.

Dacia Sandero II

Bauzeit	2012 bis 2021
Motoren	von 73 PS (SCe 75) bis 100 PS (TCe 100)
Preis	ab 2800 Euro



DAS IST ER Ein noch immer einfach ausgestatteter Kleinwagen, drei Zentimeter länger als sein Vorgänger. Ab 2017 beim Facelift etwas aufgewertet – und von Vier- auf Dreizylinder-Benziner gedownsized. Beliebt: der Sandero Stepway, höhergelegt und mit Offroad-Optik.

DAS KANN ER Vorn wie hinten genug Platz bieten. ESP und Servo sind jetzt Serie. Das niedrige Gewicht bringt halbwegs flotte Fahrleistungen und vertretbare Verbräuche, der niedrige Neupreis hohe Wertstabilität. **DAS MACHT ÄRGER** Oft miese Wartung und einfache Verarbeitung. Von defekten Zündschlössern berichtet der ADAC. Rückrufe:

Lenkung, Bremsen, Airbags u. a.

Dacia Sandero I

Bauzeit	2008 bis 2012
Motoren	von 68 PS (dCi 70) bis 105 PS (1.6 16V)
Preis	ab 800 Euro



DAS IST ER Billig gebaut, weil auf Clio-III-Basis aus rumänischer Produktion. Der große Kofferraum und die Bestuhlung sind gut; sparsame Renault-Diesel halten die laufenden Kosten niedrig. Die Sicherheitsausstattung ist dürfzig. Seit 2009 auch als Stepway im Cross-Look. **DAS KANN ER** Besser Kurz- als Langstrecke. Auf der Autobahn fallen das schwammige Fahrwerk, die indirekte Lenkung und das hohe Geräuschniveau negativ auf.

DAS MACHT ÄRGER Mitunter zu viel Rost. Zwei Rückrufe sind aber wenig. Sie betrafen sich lösende Ventilkeile, die Motorschäden verursachen könnten, und mitunter ausfallende ABS-Warnlampen.

FAHRWERK

Die beiden älteren Generationen haben zu oft marode Achsaufhängungen, bei den 8- bis 9-Jährigen sind die Werte mehr als drei Mal so hoch wie im Mittel. Defekte an Federn und Dämpfern fallen vor allem beim Iler auf. Beim Sandero I sind es die Lenkgelenke. Gut: Der IIIler macht in diesem Kapitel einen durchweg soliden Eindruck.

LICHT

Blinker okay, sonst nichts. Der alte Sandero I hat als einziger eine vordere Beleuchtung, die besser als der Schnitt ist. Besonders häufig sind Mängel an Abblendlicht und hinterer Beleuchtung von Iler und IIIler.



Der leicht höhergelegte und an den Radläufen mit Kunststoff beplankte Stepway ist eine beliebte Variante

BREMSEN

Die Werte für defekte Bremsscheiben liefern keine großen Ausreißer, Gleichtes gilt für die der Bremsleitungen und -schläuche. Fuß- und Feststellbremse sind im IIIler meist in Ordnung, während seine Vorgänger hier häufiger als im Schnitt keinen Haken bekommen. Vor allem bei Generation I sind defekte Fußbremsen keine Seltenheit.

UMWELT

Mit Ausnahme von 6- bis 7-Jährigen verliert der Sandero seltener Öl als im Durchschnitt. Die AU ist eine Schwäche der Generation II, ihr Vorgänger fällt dagegen recht häufig mit defekten Abgasanlagen negativ auf.

FAZIT

Auch wenn sich mit Generation III mehr Grün in die Mängeltabelle mischt: Sandero-Fahrer müssen mit Problemen bei der HU rechnen. Immerhin scheint Dacia mit dem IIIler die anfälligen Achsaufhängungen verbessert zu haben. Die Vorgänger sind hier äußerst anfällig. Vom Sandero I besteht nicht einmal jeder zweite die HU mängelfrei. Autos mit gepflegtem Scheckheft sind selten, aber die bessere Wahl.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	36 000	45 000	87,4	89,4	4,8	4,0	7,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	51 000	65 000	78,7	84,7	6,9	5,3	14,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	69 000	88 000	71,8	78,8	8,9	7,6	19,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	87 000	112 000	62,2	71,7	9,9	10,0	27,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	105 000	131 000	56,7	64,7	11,8	12,4	31,5	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	117 000	150 000	47,5	56,0	14,2	15,5	38,1	28,4	0,3	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	Sandero III									
4-5 Jahre	Sandero II									
6-7 Jahre	Sandero II									
8-9 Jahre	Sandero II									
10-11 Jahre	Sandero II									
12-13 Jahre	Sandero I									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

Das sieht ziemlich düster aus

Ein Kompakt-SUV für 10 490 Euro? Das machte 2010 Renaults Budget-Tochter möglich. Die Zeit zeigt nun: Nach hinten raus kann es teuer werden

Dacia Duster II

Bauzeit	2018 bis 2024
Motoren	von 90 PS (dCi) bis 150 PS (TCe)
Preis	ab 9900 Euro



DAS IST ER Etwas kantiger als sein Vorgänger, zudem bessere Qualitätsammutung im Cockpit. Vorder- oder Allradantrieb standen zur Wahl. Mit dem Motoren-Update 2019 bekamen alle Duster Turbolader. Automatik gab es nur für den 150 PS starken 1.3 TCe ohne Allrad. 2021 Facelift mit neuer Front und Infotainment-Upgrade.

DAS KANN ER Akzeptable Fortbewegung für schmales Geld bieten, zudem ist der Billiglook passé. Auf der Habenseite stehen auch eine große Bodenfreiheit, geringes Gewicht und der einstige Neupreis ab 17 400 Euro – Tausende Euro günstiger als andere SUV. Die Basisausstattung ist mau, immerhin waren aber

Berganfahrhilfe, Tempomat und LED-Licht an Bord.

DAS MACHT ÄRGER Qualitätsmängel im Innenraum wie frühzeitige Abnutzungerscheinungen an Sitzen und im Kofferraum sowie lose Verkleidungssteile aufgrund fehlender Halteclips. Positiv: Im AUTO BILD-Dauertest bekam ein Duster mit Saugbenziner die Note 2; negativ war vor allem nicht HU-relevanter Rost. Rückrufe betrafen zuletzt fehlerhafte Verkabelungen unter anderem des ABS-Systems, davor Batteriefehler und Überhitzung des Anlassers – Brandgefahr. Zudem droht beim Unfall Verletzungsgefahr wegen mangelnder Rückhaltekraft der Rücksitzbank.

Dacia Duster I

Bauzeit	2010 bis 2018
Motoren	von 86 PS (dCi) bis 125 PS (TCe)
Preis	ab 3000 Euro



MÄNGELEINTEILUNG

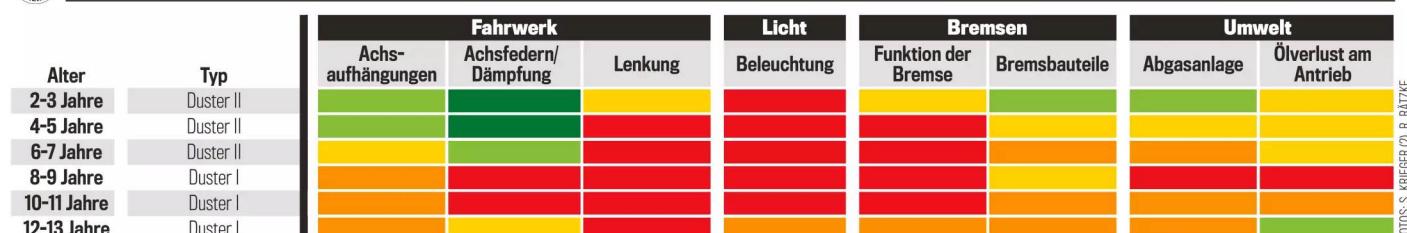
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	42 000	45 000	87,9	89,4	4,7	4,0	7,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	60 000	65 000	76,8	84,7	6,3	5,3	16,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	78 000	88 000	69,9	78,8	6,5	7,6	23,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	101 000	112 000	58,0	71,7	12,2	10,0	29,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	123 000	131 000	52,2	64,7	13,6	12,4	34,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	136 000	150 000	49,9	56,0	14,6	15,5	35,4	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FOTOS: S. KRIEGER (2), R. RAZKE

FAHRWERK

Achsaufhängungen und Federn/Dämpfer des Duster II geben bei der HU ein gutes Bild ab, der ler ist hier insgesamt zu anfällig. Mängel an den Lenkgelenken sorgen bei beiden Generationen weit überdurchschnittlich häufig für verdeckte Hautuntersuchungen. Hauptgrund: ausgeschlagene Spurstangenköpfe.

LICHT

Bis auf die zuverlässigen Blinker/Warnblinker rote bis tiefrote Zahlen für alle Baujahre in den TÜV-Statistiken. Insbesondere das Abblendlicht und die Rückleuchten der ersten Generation fallen mit zweistelligen Mängelquoten extrem auf.



Alleinstellungsmerkmal: Allrad und viel Bodenfreiheit für wenig Geld

BREMSEN

Das Gute vorweg: Die Bremsschläuche sind sehr solide. Der Duster II hat aber nach vier Jahren mit Mängeln an den Leitungen zu kämpfen, die ältesten Duster ebenfalls. Während die Mängelquoten der Bremsscheiben in etwa entlang der Mittelwerte verlaufen, fallen beide Generationen zu häufig wegen unzureichender Funktion von Feststell- und Fußbremse auf.

UMWELT

Ölverlust ist ein Problem der ersten Serie, die AU ist auch für den Duster II ab 4 Jahren übermäßig oft eine hohe Hürde. Die Abgasanlagen sind nach 6 und mehr Jahren überdurchschnittlich häufig mangelhaft.

FAZIT

Trotz einiger Verbesserungen gegenüber der ersten Generation ist auch der jüngste Duster mit Vorsicht zu genießen. Bei den 6- bis 7-Jährigen hat fast jedes vierte Auto erhebliche Mängel, das ist weit über dem Schnitt und bedeutet den letzten Platz im Ranking. Die Quote des Vorgängers steigt im Alter auf über 35 Prozent. Schwachpunkte beider Baureihen sind die Fußbremse, die Lenkgelenke, Lichtmängel sowie die AU.

Kaputtgespart auf China-Art

Das von den Chinesen gebaute E-Auto ködert seit 2021 Schnäppchenjäger. Die Billigbauweise des kleinsten Dacia bleibt beim HU-Termin allerdings nicht unbemerkt



Dacia Spring	
Bauzeit	2021 bis heute
Motoren	45 PS (Essential) bis 65 PS (Extreme)
Preis	ab 8600 Euro

DAS IST ER Deutschlands günstigster Stromer – und realistisch betrachtet nur ein Fall für radikale Minimalisten. 3,70 m kurz, 1,62 m schmal und 1,52 m hoch, wird Dacias Klein-SUV seit 2021 von Dongfeng im chinesischen Wuhan gefertigt. Der Innenraum reicht für vier Personen, die mit überschaubarem Tempo und ohne Ansprüche maximal rund 200 Kilometer ohne Nachladen von A nach B kommen. Auf den 45 bis 65 PS starken E-Antrieb gibt Dacia drei Jahre oder 100 000 Kilometer Garantie, auf die 26,8 Kilowattstunden (netto) große Batterie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung oder acht Jahre mit (120 000 Kilometer, mindestens 75 Prozent Restkapazität). 2024 gab es ein Facelift mit frischer

Optik und neuen Features, das Topmodell fährt seitdem mit 10-Zoll-Infotainment vor.

DAS KANN ER Einfachheit demonstrieren. Harte Kunststoffe, mäßige Verarbeitung und wenig Dämmung erfordern Verzicht. Die Technik ist



Nichts, was ablenken könnte: Der Spring ist digital, aber sehr simpel

fühlbar unterdurchschnittlich: Die Dämpfung arbeitet unpräzise, die Bremsbalance kann nicht überzeugen. Angesichts einer Spitze von 125 km/h sowie mieser Beschleunigungs- und Elastizitätswerte des 45-PS-Modells sprach der ADAC gar von einem „Sicherheitsrisiko“. Dass der Spring im Euro-NCAP-Crashtest nur einen von fünf Sternen holte, passt da ins Bild.

DAS MACHT ÄRGER Spring-Fahrer beklagen sich über die billigen Reifen, verschiedenste Verarbeitungs- und Materialmängel sowie teilweise sehr langsame Ladevorgänge. Die Reichweite schmilzt gerade im Winter auf Werte um 150 Kilometer zusammen, was häufiges Laden erzwingt. Ein beim KBA hinterlegter Rückruf wegen Gurtproblemen.

FAHRWERK

Marode Achsaufhängungen schon an zweibis dreijährigen Spring schocken die Prüfer: Die Mängel liegen 20,5-fach über dem Schnitt! Hauptursache: übermäßiges Spiel im Radlager. Auch undichte Schwingungs-dämpfer sind auffällig. Lenkgelenke liegen fast im Schnitt. Kein Thema sind Antriebswellen, Lenkanlage oder Rost- und Riss-schäden.

LICHT

Abblendlicht und hintere Beleuchtung fallen den Prüfern deutlich zu oft mit Mängeln auf. Ordentlich funktionieren dagegen die vordere Beleuchtung, Blinker und Warnblinker.



Dacia Spring: geringe Fixkosten, günstige Gebrauchtpreise – aber marode Achsen schon beim ersten TÜV-Termin

BREMSEN

Fuß- und Feststellbremse arbeiten erkennbar schlechter als im Schnitt. Dafür sind Bremsleitungen und -schläuche tadellos, und die Bremsscheiben sind nur halb so oft auffällig wie bei gleich alten Prüflingen.

UMWELT

Als E-Auto darf der Spring in dieser Prüfkategorie glänzen. Möglicher Ölverlust ist kein Thema.

FAZIT

Der chinesisch-rumänische Preisbrecher macht E-Autos erschwinglich und strahlt einen funktionalen Charme aus. Auch gewährt Dacia recht solide Garantien. Allerdings werden die zahlreichen Sparlösungen mittelfristig zu Frustration führen. Die Ergebnisse bei der ersten HU belegen, dass nicht nur an Sicherheit und Komfort, sondern auch an der Qualität gespart wurde. So springt der Funke beim Spring nicht über.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	26 000	45 000	83,2	89,4	3,8	4,0	13,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Spring	rot	gelb	grau	rot		orange	grün		
4-5 Jahre	-									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

Klatsche für den Gassenhauer

Vor 18 Jahren gelang Fiat mit dem 500 ein starkes Retro-Comeback. Doch der Charmeur nervt im Alltag mit allerlei kleinen und großen Technikbaustellen



Fiat 500

Bauzeit	2007 bis 2024
Motoren	von 69 PS (1.2) bis 190 PS (Abarth 695)
Preis	ab 2200 Euro

DAS IST ER Ein Retroklassiker mit hohem Sympathiewert, Stützpfleger im Fiat-Programm. Seit 2010 schnattert der TwinAir-Turbo im Bug – wie einst im Nuova 500 ein Zweizylinder. Der 875-cm³-Hubraumzwerg leistet 85 oder 105 PS. Verbreitet und recht haltbar ist der 1.2 mit 69 PS. Kravallige 190 PS sind es im sündhaft teuren Abarth 695 Biposto. Den 500 Elektro gab es ab 2013 zunächst nur als Graumarkt. 2015 spendierte Fiat dem 500 eine Modellpflege mit feinen Änderungen, ab 2020 einen Mildhybrid. Die Auswahl an teils exklusiven Sondermodellen wie dem Riva lockt italophile Sammler auf den Plan. Die Modelle 500 L und 500 X fungieren als technisch eigenständige Baureihenableger.

DAS KANN ER Den Gassenhauer geben. Enge Durchfahrten, schmale Wege und kleine Parklücken sind das Metier des 3,55 m kurzen Minis. Große Vielfalt herrscht beim Antrieb: Benzin, Strom, Gas, Diesel. Ansonsten: Gefühllose Lenkung, knappe



Retro ist Trumpf im Cockpit. Rundtacho ist Kult, hier noch ohne Infotainment

Sitze, dünne Rückbank und ein hoppeliges Fahrwerk dürften wohl nur hartgesottenen Fans des 500ers nicht die Laune verderben.

DAS MACHT ÄRGER Eine lausige 5+ gab's für einen frühen 500 im AUTO BILD-Dauertest. Der Wagen verblieb danach im Redaktionspool, wo er Geld und Nerven kostete: Motor und Lichtmaschine streikten, nach 207 000 km das Getriebe, Türgriffe brachen ab. Häufige Austauschkandidaten sind die Radlager. Vom 1.2 werden Kaltstartprobleme gemeldet. Der ADAC notiert Kühlmittelüberhitzungen. Auch Kantenrost kommt vor. Das Kraftfahrt-Bundesamt meldet 28 Rückrufe, darunter Softwarefehler im Airbagsteuergerät und falsch befestigte Querlenker.

FAHRWERK

Ausgeschlagene Trag-/Führungsgelenke an den Achsaufhängungen produzieren schon in jungen Jahren tiefrote Zahlen. Die Fehlerquote der undichten Schwingungsdämpfer liegt in fast allen Altersklassen über dem Schnitt, teilweise sehr deutlich. An den Antriebswellen gibt es nichts, in puncto Lenkung und Rost wenig zu bemängeln.

LICHT

Leider mangelhaft: Abblendlicht, Front- und Rückleuchten der Zwei- bis Dreijährigen verspielen klar das Prüfziel. Die Blinker schlagen kaum über die Stränge. Die Rücklichter der Elf- bis Dreizehnjährigen machen ihren Job etwas besser, liegen grob im Mittel.



Offen und ehrlich: Das Cabrio mit elektrischem Faltdach garantiert Frischluft zu jeder Jahreszeit

BREMSEN

Die Funktion von Fuß- und Handbremse wird schon an den Vier- bis Fünfjährigen zu oft moniert, ebenso an den Älteren. Recht haltbar präsentieren sich Bremsleitungen und -schläuche. Ab sechs/sieben Jahren kreuzen die Prüfer die Brems scheiben häufiger an als im Mängelschnitt.

UMWELT

Tiefrote Zahlen durch Ölverlust sind besonders für jüngere Exemplare bitter, mangelhafte Abgasrohre bereits ab der zweiten HU ein kritisches Prüfthema. Die AU versemmt der 500 im Alter vermehrt.

FAZIT

Reichlich Charme kann über die Schatten Seiten des Fiat 500 nicht hinwegtäuschen. Trotz geringer Laufleistungen schockt der Kleinstwagen mit diversen Baustellen, die eine erfolgreiche HU vereiteln können. Die Prüfer notieren hohen Bremsenverschleiß, frühzeitig Mängel an den Abgasrohren sowie Ölleckagen am Antrieb. Ein Indiz für versäumte Pflege sind die oft bemängelten Teile der Beleuchtungsanlage.



MÄNGELEINTEILUNG

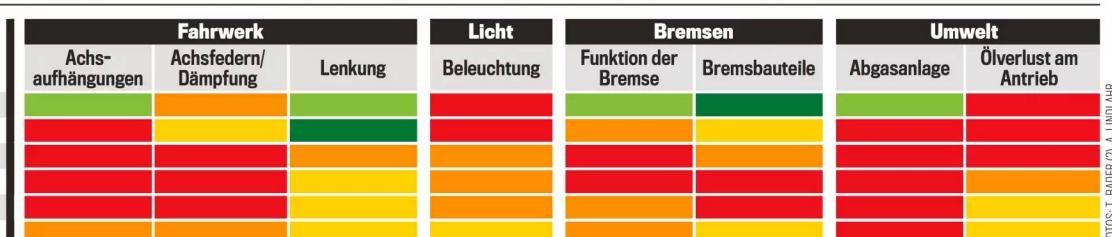
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	26 000	45 000	87,0	89,4	6,6	4,0	6,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	39 000	65 000	82,0	84,7	7,4	5,3	10,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	55 000	88 000	75,6	78,8	9,1	7,6	15,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	72 000	112 000	66,8	71,7	9,7	10,0	23,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	88 000	131 000	60,1	64,7	10,4	12,4	29,5	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	101 000	150 000	51,7	56,0	14,7	15,5	33,6	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenpiegel ab Seite 164

besser schlechter

65

Dolce Vita ohne Nebenwirkung

Der 2020 neu vorgestellte Elektro-Kleinstwagen wird in Italien gebaut und will vieles besser machen als sein Verbrenner-Vorgänger. Die HU-Ergebnisse sprechen für ihn



Fiat 500e	
Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	95 PS (Fiat 500e) bis 155 PS (Abarth 500e)
Preis	ab 10 800 Euro

DAS IST ER Italienische Folklore für die Straße. Die aktuelle Generation des Fiat 500 adaptiert das charmannte Retrodesign seines Vorgängers aus den Nullerjahren. Doch der Schein trügt: Technisch wurde das Auto grundlegend neu konzipiert – eben als reiner Stromer 500e, gebaut im italienischen Werk Mirafiori. Das Design bleibt niedlich, Komfort und Platzabgebot legten spürbar zu. Cabriolet und das 3+1-Türkonzept verleihen dem 500 eine extravagante Note. Der Innenraum geriet hochwertiger als beim Vorgänger, das Infotainment ist moderner. Mit Assistenzpaketen konfiguriert, fährt der 500e teilautonom. Sportlicher Ableger ist der Abarth 500e. 2025 wurde außerdem ein günstigerer Mildhybrid-Benzin-

ner nachgereicht, um die Verkaufszahlen anzukurbeln.

DAS KANN ER Als E-Mobil fährt der kleine Fiat recht straff und lokal emissionsfrei. Der kleine Akku speichert 21,3 Kilowattstunden Strom, die große Variante immer-



Im Fond bleibt der 500e ein Zwerg. Man sollte ihn daher als 2+2-Sitzer verstehen

hin 37,3 kWh (netto). Im Idealfall sollen laut WLTP 320 km Reichweite drin sein.

DAS MACHT ÄRGER Bislang erfreulich wenig, die Qualität liegt spürbar über der des Vorgängers. Neben Ladeproblemen friert häufiger das Infotainment ein; sporadische Phantomfehlermeldungen; Reichweitereinbußen, insbesondere bei Kälte und bei älteren Batterien, dazu eine nicht immer konstante Verarbeitungsqualität. Das Kraftfahrt-Bundesamt listet drei Rückrufe auf: Antriebsverlust und Brandgefahr wegen fehlender Klemme am Minuspol des Batteriepacks, Brandgefahr durch kontaminierte Zellen der Hochvoltbatterie, Drehmomentverlust an den Rädern aufgrund defekter Achswellen.

FAHRWERK

Eine solide Vorstellung. Die Achsaufhängungen sind überdurchschnittlich haltbar, Federn, Dämpfer und Lenkgelenke durchschnittlich. Tadellos sind Antriebswellen und Lenkanlage. Rost ist kein Thema.

LICHT

Ein weiterer heller Moment. Abblendlicht, Blinker und Warnblinker sind so zuverlässig wie der Durchschnitt der Altersprobanden, die vordere Beleuchtung ist top. Die hintere Beleuchtung wird sehr selten bemängelt.



Auf 3,63 Meter angewachsen, bleibt der 500 ein handliches Stadtauto. Ab Winter 2025 auch als Verbrenner

BREMSEN

Zum Glück kein Showstopper. Nur minimal schlechter als der Altersdurchschnitt ist die Fußbremse. Feststellbremse, Leitungen, Schläuche und Bremsscheiben geben sich tadellos. Letzteres ist keineswegs selbstverständlich für ein Elektroauto.

UMWELT

Typisch für Elektroautos glänzt der Fiat 500e in diesem Kapitel. Ölverlust am Antrieb gibt es nicht. Abgasuntersuchung und Abgasanlage sind logischerweise kein Prüfthema, können also auch nicht die Bilanz verhageln.

FAZIT

Die elektrische Neuauflage des Fiat 500 belegt, wie solide italienischer Autobau sein kann. Wahr gab es anfangs Ärger mit dem Hochvoltakku und Ladeprobleme, doch insgesamt ist die Konstruktion aus Sicht der TÜV-Sachverständigen eine erfreulich solide Angelegenheit. Was zu berücksichtigen wäre: Geringe Laufleistungen begünstigen ein gutes Abschneiden bei der HU – und die Wahrheit zeigt sich oft erst im Alter. Man darf gespannt sein...



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Ø Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	26 000	45 000	92,6	89,4	3,2	4,0	4,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	500e									
4-5 Jahre										
6-7 Jahre										
8-9 Jahre										
10-11 Jahre										
12-13 Jahre										

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlspiegel ab Seite 164

besser schlechter

Bärenstark geht anders

Die Geschichte des Panda könnte die eines Goldbären sein, wäre da nicht das alljährlich mangelhafte TÜV-Zeugnis für das italienische Kultauto

Fiat Panda (312)

Bauzeit	2012 bis 2023
Motoren	von 69 PS (1.2 8V) bis 95 PS (1.3 JTD MJ)
Preis	ab 2500 Euro



DAS IST ER Ein Kleinwagen, der in der SUV-dominierten Welt mit erstaunlich viel Platz und cleveren Ideen gegenhält. Die Technik teilt er sich mit Lancia Ypsilon und Fiat 500. Auf 3,65 Meter Länge bietet der übersichtliche Fünftürer viele Ablagen, bei umgeklappter Rückbank bis zu 950 Liter Stauraum. Manko: Ungleiche Spaltmaße rundum zeigen Verarbeitungsdefizite, ESP ist erst seit 2014 serienmäßig.

DAS KANN ER Italienisches Lebensgefühl vermitteln in der Stadt und auf Mittelstrecken, die besonders die kräftigen Diesel (75/95 PS) gut absolvieren. Die Euro-6-Norm erfüllt erst der 1.3 JTD Multijet mit 95 PS ab 2015. Beide Benziner, der zäh

arbeitende 1.3-Vierzylinder mit 69 PS und der sparsame 0,9-Liter-Zweizylinder-Turbo mit 85 oder 90 PS (ab 2018), erreichen 6d-TEMP. Den Zweizylinder gibt's zudem in einer Erdgasversion. Allradantrieb ist für die kräftigeren Motoren verfügbar. 2020 kam eine Hybridversion. Ein Facelift brachte dem Panda 2021 ein frisches Infotainment sowie eine sportivere Innenausstattung.

DAS MÄCHT ÄRGER Defekte Batterien meldet die ADAC-Pannenstatistik, ansonsten recht wenig. Dafür zahlreiche Rückrufe, etwa aufgrund nicht öffnender Seitenairbags, Gurteitschen und 2024 Ausfall der Rückfahrscheinwerfer (defekter Schalter am Getriebe).

Fiat Panda (169)

Bauzeit	2003 bis 2012
Motoren	von 54 PS (1.1) bis 100 PS (100 HP)
Preis	ab 800 Euro



DAS IST ER Minimalistisches Stadtauto mit hohem Nutzwert in zweiter Generation. Noch dazu ein Raumwunder auf 3,54 Meter Länge und fast so hoch wie ein Van. Der Platz reicht für vier, die Verarbeitung ist okay. Bis 2004 nicht zeitgemäße Sicherheit: Für ABS im 1,1-Liter verlangte Fiat Aufpreis.

DAS KANN ER Alles Nötige auf Stadttouren transportieren. Dynamisch in die Kurve gehen ist nicht seins, was am hohen Schwerpunkt und der gefühllosen Lenkung liegt. Die straffe Federung geizt mit Komfort. Gute Motorenwahl für Vielfahrer: der 75 PS starke 1,3-Liter-Diesel (ab 2006 mit Partikelfilter). Die Basisbenziner geben sich zäh; temperamentvollen Vortrieb entwickelt der Panda 100 HP mit 100 PS.

DAS MÄCHT ÄRGER Undichte Stoßdämpfer (Bj. 2006), später ausgeschlagene Querlenker. Defekte Kurbelwellensensoren und Kraftstoffpumpen kamen vor. Rückrufe betrafen u. a. Lecks an der Kraftstoff-Rückführungsleitung, Gefahr von Wasser-/Salzeintritt ins ABS-Steuergerät, undichte Bremsschläuche und defekte Lenkzwi-schenwellen. Positiv: Im Dauertest holte ein Panda 1.1 die Note 2–.

FAHRWERK

Federn und Dämpfer beider Generationen fallen überproportional oft auf. Typ 169 patzt sogar dreimal öfter als die Vergleichsgruppe. Auch die Achsaufhängungen sind überwiegend weniger haltbar (Ausnahme: zweite und dritte HU). Die Lenkgelenke des Typs 312 stehen ebenfalls in der Kritik. Vor allem die Spurstangenköpfe bereiten häufiger Probleme. Rost kennt vor allem der ältere Panda.

LICHT

Die Einstellung des Abblendlichts, Frontleuchten und Blinker werden am Typ 312 überdurchschnittlich oft moniert, auch die Rückleuchten patzen zu oft. Besser bis durchschnittlich liefern die älteren Jahr-gänge.



Den Panda 4x4 gab es bis 2022. Sein Einsatzgebiet sind die Alpen, wo er als Gebrauchter sehr gefragt ist

BREMSEN

Die Fußbremsfunktion steht ab HU zwei überdurchschnittlich oft auf der Mängelliste. Als zuverlässiger wird die Handbremse beurteilt. Während Bremsleitungen und -schläuche überwiegend Durchschnittswerte einholen, steigt der Bremscheibenverschleiß ab HU zwei überproportional an.

UMWELT

Ölverlust betrifft vor allem den jüngeren Panda, bei den Abgasanlagen nehmen die Probleme ab der zweiten HU zu. Das AUF-Durchfallrisiko steigt ab dem achten Jahr.

FAZIT

Trotz klassentypisch geringer Laufleistungen sind mängelfreie Exemplare des kultigen Stadtautos nur unterdurchschnittlich oft zu finden. Ölverlust, marode Federn und Dämpfer, rostende Abgasanlagen bleiben bekannte Problemzonen. Der Liebe zum praktischen Italiener scheint das keinen Abbruch zu tun. Gebrauchtwagenkäufer sollten gepflegte Panda mit frischer Plakette bevorzugen.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	29 000	45 000	84,9	89,4	7,4	4,0	7,7	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	44 000	65 000	80,2	84,7	7,4	5,3	12,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	59 000	88 000	74,3	78,8	8,5	7,6	17,1	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	73 000	112 000	67,2	71,7	10,0	10,0	22,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	86 000	131 000	64,1	64,7	10,9	12,4	25,1	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	100 000	150 000	48,6	56,0	16,0	15,5	35,5	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Panda (312)									
4-5 Jahre	Panda (312)									
6-7 Jahre	Panda (312)									
8-9 Jahre	Panda (312)									
10-11 Jahre	Panda (312)									
12-13 Jahre	Panda (169)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FOTOS: C. BITTMANN, B. HÄNSELMANN, S. KRIESEL

Immer agil, manchmal fragil

Fords sympathischer Kleiner hat über Generationen an Größe gewonnen. Bei der HU ist er weniger großartig. Immerhin liefert Fiesta Nummer 8 eine solidere Vorstellung ab

Ford Fiesta 8 (JHH)

Bauzeit	2017 bis 2023
Motoren	70 PS (1.1) bis 200 PS (1.5 ST)
Preis	ab 5300 Euro



DAS IST ER Der Letzte seiner Art, eine weitere Fiesta-Generation wird es nicht geben. Optisch unauffällig modifiziert, auf 4,04 m gewachsen, feiner und opulenter ausgestattet als der Vorgänger. In den Kofferraum passen 292 Liter Gepäck, bei umgeklappter Rückbank sind es 1093 Liter. Geschwindigkeits-, Spurhalte-, Berganfahrrassistent sowie neun Airbags sind Serie. Das Facelift 2021 brachte serienmäßige LED-Scheinwerfer und eine Warnfunktion für Falschfahrer. Den Kühlergrill gibt es in 14 Versionen.

DAS KANN ER Agil sein mit genug Stabilität in jeder Situation. Die Kopffreiheit im Fond aber lässt zu wünschen übrig wegen der abfallenden Dachlinie. Seit dem Facelift kocht der Fiesta nur noch auf drei Benzinertöpfen – die Diesel flogen 2020 aus dem Programm. Als Cross-over-Modell gibt es den Active – im Offroadlook mit zwei Zentimeter höhergelegter Karosserie.

DAS MÄCHT ÄRGER Ein 1.0 EcoBoost verlor im AUTO BILD-Dauertest erst Kühlwasser, schließlich zerlegte ein im Ölpumpenmodul gelöster Haltebolzen den kompletten Motor – Note 5. Das Problem wurde 2018 dauerhaft gelöst. Rückrufe betrafen Sicherheitsgurte (2021); Ölabscheider, Servolenkung (beide 2022); Ausfallrisiko der Lenkung (2023) und Brandgefahr durch austretenen Kraftstoff (2025).

Ford Fiesta 7 (JA8)

Bauzeit	2008 bis 2017
Motoren	60 PS (1.25) bis 215 PS (ST 200)
Preis	ab 1350 Euro



DAS IST ER Eine etablierte Größe im Kleinwagensegment, nunmehr 3,95 m lang und 40 Kilo leichter. ESP und Fahrer-Knieairbag sind serienmäßig. Ein Facelift 2013 brachte neue Motoren (z. B. 1.0-EcoBoost-Dreizylinder mit 100 oder 125 PS) sowie einen Notbremsassistenten.

DAS KANN ER Die Kurve kratzen dank kompetenter Fahrwerk. Vorn ausreichend Platz, hinten weniger. Im AUTO BILD-Dauertest gab's für einen Fiesta 1.25 Titanium mit schlappem 82 PS die Note 3+, vor allem wegen Elektronikproblemen. Auch die etwas nachlässige Verarbeitung kam nicht so gut an.

DAS MÄCHT ÄRGER So einiges, etwa zur Selbstentladung neigende Batterien, defekte Fensterheber, im USB-Betrieb abstürzende Radios; Glühlampen im Cockpit halten nicht lange, das Doppelkupplungsgetriebe namens Power-Shift ruckelt schon mal. Zahlreiche Rückrufe: defekte Verriegelungen der hinteren Gurtschlösser, falsch verschraubte Sicherheitsgurtverankerungen, Brandgefahr durch ins Glühkerzensteuerungsmodul eindringendes Wasser und Kühlwassererverlust, der zu Rissen im Zylinderkopf führen kann.

FAHRWERK

Generationenkonflikt: Die Achsaufhängungen des neuen Typs JHH stehen kaum auf der Mängelliste, während der Vorgänger rote Zahlen einholte. Marode Federn und Dämpfer zeigen die Vier- bis Fünfjährigen (JHH) und Acht- bis Neunjährigen (JA8) zu oft. Ein größeres Problem sind die Lenkgelenke des älteren Fiesta, der Nachfolger macht seine Sache besser. Rost kommt vereinzelt vor, beim JA8 mehr als am JHH.



Im Klein-SUV Fiesta Active finden bis zu 1093 Liter Ladung Platz

LICHT

Bei Abblendlicht, Frontleuchten und Blinkern beider Generationen sieht es düster aus. Nur das Rücklicht des neuen Fiesta bleibt mängeltechnisch unter dem Schnitt.

BREMSEN

Beide Modelle überzeugen in puncto Bremsfunktion. Schläuche und Leitungen machen keine bis wenig Probleme, und auch die Bremsscheiben verschleißt seltener als in der Vergleichsgruppe.

UMWELT

Die Abgasanlage des älteren Fiesta wird deutlich öfter moniert, doch auch der Nachfolger zeigt hier inzwischen Defizite ab der zweiten HU. Die AU absolviert der Neue zuverlässiger als Typ JA8. Ölverlust ist im Schnitt seltener ein Thema, der ältere Typ gibt hier gar den Musterschüler.

FAZIT

Der Letzte macht das Licht aus: Ford hat die Produktion seines Erfolgsmodeells eingestellt. Passend dazu tun sich Lichtmangel auf. Die sind jedoch weniger gravierend als marode Abgasanlagen, Achsaufhängungen und Lenkgelenke des Fiesta der siebten Generation. Nummer acht gibt sich zuverlässiger. Federn, Dämpfer und Abgasanlagen stehen hier aber auch schon auf der Mängelliste.



MÄNGELEINTEILUNG

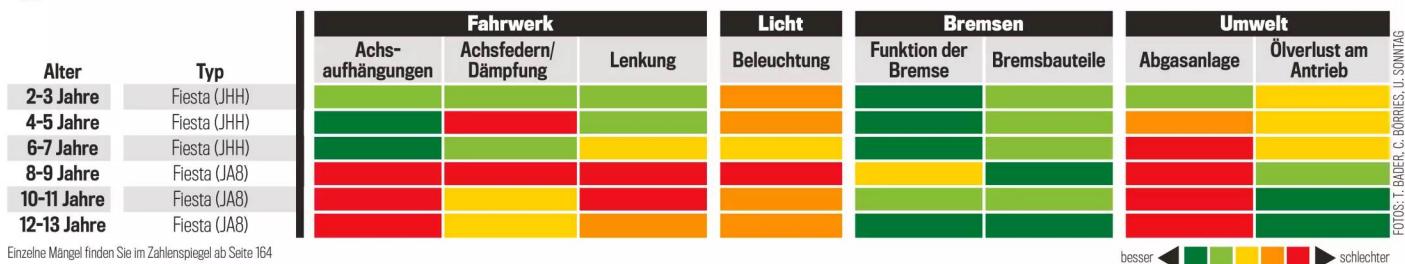
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	34 000	45 000	92,0	89,4	3,2	4,0	4,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	53 000	65 000	85,2	84,7	5,5	5,3	9,3	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	71 000	88 000	82,3	78,8	6,5	7,6	11,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	93 000	112 000	66,5	71,7	9,2	10,0	24,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	108 000	131 000	62,9	64,7	10,9	12,4	26,1	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	123 000	150 000	54,5	56,0	13,5	15,5	31,9	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Katzenjammer ist auch dabei

Das sportliche Design und das dynamische Fahrwerk machen seinem Raubtier-namen alle Ehre. Das Mini-SUV zeigt allerdings früh kleinere Schwachstellen



Ford Puma

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	95 PS (1.0) bis 200 PS (1.5)
Preis	ab 14.500 Euro

DAS IST ER Ein Klein-SUV auf Fiesta-Basis mit Frontantrieb und einer Reminiszenz an den Ford Puma der späten 1990er. Am gefragtesten ist der Dreizylinder-Benziner (1.0 und 1.5). Einen Vierzylinder gab es bis Ende 2021 nur als Diesel (120 PS). Der Selbstzünder, der ebenfalls Ende 2021 eingestellte Basisbenziner (95 PS) und die Anfang 2024 eingestellte 200 PS starke ST-Version kommen stets mit Sechsgang-Handschaltung daher. Alle anderen Versionen gibt es auch mit Powershift-Doppelkupplung. Nur der Hybrid ST mit 170 Overboost-PS (sonst 160 PS) ist nicht mit manuellem Getriebe erhältlich.

DAS KANN ER Fahrspaß liefern. Nicht nur Kurven nimmt der neue Puma dank direkter Lenkung mit Elan.

Auch sein straffes, aber komfortables Fahrwerk, die einfache Bedienung und die kultivierten Dreizylinder machen Laune. Abgesehen vom Top-ST sind alle Benziner seit 2021 Mildhybride. Dank 48-Volt-Technik begnügt sich auch die spaßige 155-PS-Variante im Schnitt mit sechs Liter Super. Das Raum-



Das Cockpit stammt vom Ford Fiesta, die digitalen Instrumente kosten extra

angebot ist eher auf zwei Personen zugeschnitten, hinten wird es schnell eng. Pfiffig: Im Boden des Kofferraums verbirgt sich eine 81 Liter große Wanne mit Stöpsel, „Mega Box“ genannt. Fassungsvermögen des Kofferraums insgesamt: 456 Liter. Auch Komfortextras wie Massagesitze, sensorgesteuerte elektrische Heckklappe oder Panoramaglasdach sind möglich.

DAS MACHT ÄRGER Ab und zu knarrende Türverkleidungen und Klappergeräusche von Kofferraumboden und Panoramadach. Der anfällige Ford-Zahniemen wurde – außer beim Diesel – durch eine Steuerkette ersetzt, die manchmal wegen Geräuschen beanstandet wird. Mehrere Rückrufe, etwa wegen Brandgefahr durch Ölaustritt.

FAHRWERK

Bei den Achsaufhängungen gehen die Mängel gegen null. Auch die Fehler an Federn und Dämpfern bleiben unterhalb des Klassendurchschnitts. Makellos schneiden die Antriebswellen und Lenkgelenke ab. Rost sucht man vergebens. Allein die Lenkanlage gerät bei der zweiten Hauptuntersuchung etwas häufiger in die Kritik.

LICHT

Bei der ersten HU sorgen Abblendlicht und Blinker mit Fehlern entsprechend der Vergleichsklasse für Ärger, die vordere Beleuchtung toppft die Mängelquote hingegen um das Dreifache. Häufig bereitet die Einstellung des Nebellichts Probleme



Beengter als vorn geht es im Fond zu. Auch beim Einstieg heißt es für größere Mitfahrer: Kopf einziehen

BREMSEN

Die Funktion der Feststellbremse ist tadellos, Mängel der Fußbremse finden ebenso kaum ins Gewicht. Bremsschläuche und -leitungen erhalten 0,0 Kritik. Der Verschleiß der Bremsscheiben nimmt bei der zweiten HU zu und toppft die Mängelquote.

UMWELT

Mängel an den Abgasanlagen liegen bei der zweiten HU weit über dem Schnitt. Die Durchfallquoten bei der AU sind erhöht. Ölverlust stellt kein Problem dar.

FAZIT

Als beliebtes Mini-SUV erfreut der Puma seine Halter mit dynamischem Look und flotten Motoren. Bei der Hauptuntersuchung gibt er sich überwiegend zähm, doch trotz unterdurchschnittlicher Laufleistung toppfen Abgasanlagen und Brems Scheiben den Mängelschnitt. Die vorderen Leuchten patzen ebenfalls zu oft. Insgesamt überwiegt jedoch die Zahl der mängelfreien Exemplare.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	35 000	45 000	90,7	89,4	4,1	4,0	5,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	48 000	65 000	89,5	84,7	3,5	5,3	7,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Puma									
4-5 Jahre	Puma									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

69

Die Fehler im Fokus behalten

Der kompakte Ford hat sich mit den Jahren zum echten Golf-Gegner gemausert. Doch die HU zeigt: Die Langzeitqualität konnte auf diesem Weg nicht mithalten

Ford Focus IV

Bauzeit	2018 bis 2025
Motoren	85 PS (1.0 Ecoboost) bis 280 PS (2.3 ST)
Preis	ab 7500 Euro



DAS IST ER Nochmals gewachsen. Zehn Zentimeter länger als der VW Golf 8, bietet der Focus im Fond spürbar mehr Beinfreiheit. Der Kofferraum wuchs auf gute 375 Liter Volumen, im Turnier auf bis zu 1653 Liter. Dank günstiger Flottenpolitik macht der Kombi zwei Drittel des Bestandes aus, der Focus Active (auf Basis des Schräghecks) folgt der SUV-Mode mit Outdoor-Look. Viel wird über den Touchscreen gesteuert. Erstmals gibt es ein Head-up-Display. Erhältliche Assistenten: Einparkhilfe für Längs- und Querparken, Totwinkelwarner und adaptives Fernlicht. Das Facelift 2021 brachte LED-Licht, größeres Display mit Sync4-Infotainment.

DAS KANN ER Eine schöne Bandbreite bieten, bis hin zum Sportler ST mit 280 PS. Die Ecoboost-Motoren (85 bis 182 PS) haben statt der anfälligen Zahnräder nun wartungsarme Steuerketten. Die Diesel leisten 95 bis 190 PS, sie sind auf dem Gebrauchsmarkt eher selten. Tipp: Der 150-PS-Diesel verbraucht real 5,7 Liter und bietet bis zu 1,8 Tonnen Anhängelast.

DAS MACHT ÄRGER Das Sync3-Infotainment, entladene Starterbatterien. Ein Turnier mit besagtem Zweiliter-Diesel erhielt im AUTO BILD-Dauertest die Note 1-. Rückrufe: Schraubenbruch am Bremspedal, defekte Kindersicherung und morscher Motorkabelstrang.

Ford Focus III

Bauzeit	2011 bis 2018
Motoren	85 PS (1.6) bis 350 PS (RS)
Preis	ab 2500 Euro



DAS IST ER Der dynamische Herausforderer der Platzhirsche Golf und Astra – der Ford fährt sich knackiger. Platz hat er wie der Klassenprimus, in den Kombi Turnier passen bis zu 1516 Liter Gepäck hinein. Dreitürer und Cabrio fielen aus dem Programm. Die neue Sicherheitstechnik hatte Ford zügig an Bord: Spurhalteassistent mit Stau-Abstandshalter, Müdigkeits- und Kollisionswarner. Facelift 2014 mit neuem Interieur und neuer Front.

DAS KANN ER Sparen mit Benzinern statt Diesel: Ab 2012 kamen die EcoBoost-Dreizylinder. Der kleinsten (101 PS) verbraucht im Alltag nur rund 6,5 Liter, der 1.5-Vierzylinder (150 PS) etwa 7,5 Liter. Der Kompaktsportler RS bot mit vier statt früher fünf Zylindern und 350 PS dem GTI die Stirn. Im AUTO BILD-Dauertest erhielt ein Focus 1.0 (125 PS) die Note 1-. Mehr als die Hälfte aller Focus III sind Kombis – oft als Dienstwagen, selten als Diesel.

DAS MACHT ÄRGER Defekte Katalysatoren am Ecoboost 1.0, Motorblockrisse am großen 1.6 und 2.0. Rückrufe wegen Brandgefahr und Kupplungsbruch. Überhitzende Diesel, lockere Kraftstoffsensores, Airbags öffneten sich nicht.

FAHRWERK

Die aktuelle Focus-Generation zeigt bislang kaum Mängel. Bei den Achsaufhängungen liegt die Mängelquote unter dem Durchschnitt. Schlechter sieht es beim Vorgänger aus. Achsfedern und Dämpfung ab der fünften HU haben recht häufig Macken, auch Achsaufhängungen sind zu checken. Rost und Rissbildung gibt es bisher kaum.

LICHT

Ein dunkles Kapitel: Insbesondere die vordere Beleuchtung beider Focus-Baureihen wird überdurchschnittlich oft moniert. Blinkanlage und Abblendlicht zeigen nur beim älteren Modell häufiger Defekte. Abblendlicht und hintere Beleuchtung liegen beim jüngeren Ford im Klassenschnitt.



Turnier heißen bei Ford die beliebtesten, praktischen Kombis, hier der Focus III mit 490-516 Liter Laderaum

BREMSEN

Die Bremsscheiben des aktuellen Focus sind erstaunlich oft rillig oder verschlossen, die des Focus III liegen dagegen im Gesamtschnitt. Das gilt auch für alle anderen Bremsbauteile. Ganz mängelfrei über beide Generationen zeigen sich nur die Bremseschläuche.

UMWELT

Beide Ford-Modelle fallen bei der AU überdurchschnittlich häufig durch. Die ältere Generation leidet oft an Auspuffschäden.

FAZIT

Ein Kompakter im Golf-Format zum Preis eines Kleinwagens – das klingt verlockend. Vor allem die praktischen Kombis packen was weg. Aber die Folgekosten machen einen Strich durch die Rechnung, denn die potentielle Mängelliste bei der HU hat es in sich. Wer Besichtigung und Probefahrt mit einem gründlichen Gebrauchtwagencheck ergänzt, kann mit einem Ford Focus dennoch glücklich werden.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	50 000	45 000	86,5	89,4	4,1	4,0	9,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	74 000	65 000	81,6	84,7	5,8	5,3	12,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	101 000	88 000	71,9	78,8	8,5	7,6	19,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	124 000	112 000	64,7	71,7	9,1	10,0	26,1	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	143 000	131 000	59,0	64,7	11,8	12,4	29,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	260 000	150 000	52,6	56,0	12,5	15,5	34,9	28,4	0,0	0,1

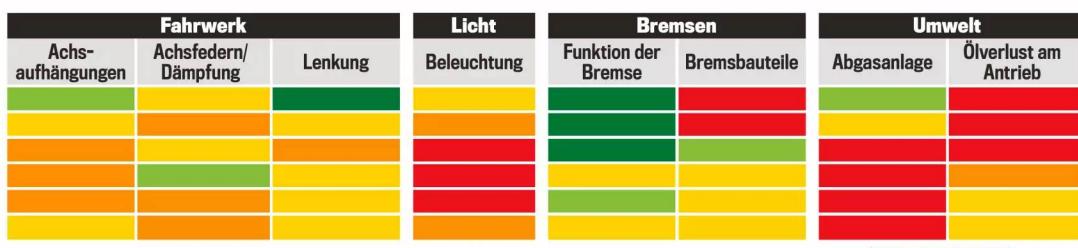


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Focus IV
4-5 Jahre	Focus IV
6-7 Jahre	Focus III
8-9 Jahre	Focus III
10-11 Jahre	Focus III
12-13 Jahre	Focus III

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



Et hätt nit emmer joot jejange

Der Kölner XL-Mittelklässler straft das Kölsche Grundgesetz Lügen. Denn obwohl er mit Platz und Komfort punktet, vergeht den Prüfern beim Ölverlust das Lachen

Ford Mondeo V

Bauzeit	2014 bis 2022
Motoren	115 PS (1.6 TDCi) bis 240 PS (2.0 EcoBoost)
Preis	ab 7000 Euro



DAS IST ER Außen hui, innen auch. Nummer 5 hat optisch an Dynamik zugelegt. In den USA war er unter dem Namen Fusion schon ab 2012 auf dem Markt. Neben eleganteren Designelementen wurde die Innenausstattung (u. a. Panorama-Glasdach und Lederausstattung) verfeinert, das verleiht dem XL-Ford eine Prise Oberklassefeeling. EU-Premiere feierte der erste Gurtairbag für Fondpassagiere.

DAS KANN ER Langstrecke, Langstrecke, Langstrecke. Weich gepolsterte Sitze und Platz satt auf 4,87 Meter Länge gestalten das Reisen angenehm. Nur der Kofferraum (500 bis 1605 Liter) ist kleiner als beim Vorgänger. In den höheren

Ausstattungslinien dominieren zwei große Bildschirme für Multimedia und Instrumente das Cockpit. Die leicht knurrigen Diesel (150 bis 190 PS) sind drehfreudig; der 1.5-EcoBoost-Benziner ist für Wenngärtner geeignet. Auch im Angebot: ein 187-PS-Hybridantrieb.

DAS MACHT ÄRGER Knarzende Türscharniere nerven. Note 3 gab's im Dauertest für einen 1.5 EcoBoost wegen eines Defekts am Ladeluftkühler und Ausfall des Steuergeräts der E-Anhängerkupplung. In der ADAC-Pannenstatistik liegt er im unteren Mittelfeld. Rückrufe u. a. wegen loser Glasdächer, Bruchgefahr der Kupplungsdruckplatte und Überhitzungsgefahr des Motors.

Ford Mondeo IV

Bauzeit	2007 bis 2014
Motoren	100 PS (1.8 TDCi) bis 240 PS (2.0 EcoBoost SCTi)
Preis	ab 1800 Euro



DAS IST ER Ein begehrter Lastesel, der als Kombi ein Ladevolumen von bis zu 1745 Liter vorweist. Mit knapp 1,90 Meter Breite erreicht er fast die Mercedes S-Klasse W 140. Das macht ihn auch zum Schwergewicht (bis zu 1,8 Tonnen). Starke Motorenpalette und üppige Ausstattung. Neben dem Kombi Turnier gibt's Schräg- und Stufenheckvariante.

DAS KANN ER Den komfortablen Reisewagen für Familien geben. Im Vergleichstest schlug er den VW Passat. Im Angebot: 1,6- bis 2,5-Liter-Benziner (110 bis 240 PS) und 1,8- bis 2,2-Liter-Diesel (100 bis 175 PS). Unter der Haube steckt oft einer der TDCi-Diesel, die allerdings unter einem Turboloch leiden.

DAS MACHT ÄRGER Verschleißende Sitzbezüge, wackelige Sitze und weitere Detailnachlässigkeiten. Im AUTO BILD-Dauertest bekam ein 2.0 TDCi daher nur eine 3-. Die Diesel starten mitunter schlecht, Partikelfilter verstopfen. Die Ladedrückregelung (speziell beim 1,6-Liter) zickt gern, ebenso die Elektronik, was sich etwa durch abstürzende CAN-Bus-Systeme oder streikende Wegfahrsperren äußert. Rückrufe wegen Ausfall der Bremskraftunterstützung und Steuergerätefehler.

FAHRWERK

Die Achsaufhängungen sowie Federn und Dämpfer beider Generationen verzeichnen keine roten Zahlen, auch wenn die Qualität des Mondeo IV im Alter nachlässt. Das gilt ebenfalls für dessen allzu oft fehlerhafte Lenkanlage und -gelenke. Defekte Antriebswellen kommen vereinzelt bei beiden vor. Rost kennt Generation V nicht.

LICHT

Einzig das Abblendlicht des Mondeo V ernüttet keine übermäßige Kritik, ansonsten schneiden beide Modelle in allen Disziplinen mangelhaft ab. Die Rückleuchten des Mondeo IV erhalten sogar Mängelnoten im zweistelligen Wertebereich. Häufig wird eine defekte Beleuchtung des Kennzeichens bemängelt.



Alle für einen: Peugeot lieferte die Dieselmotoren, Volvo den bärigen 2.5-l-Fünfzylinder mit 220 PS (Foto)

BREMSEN

Generation V erlaubt sich bei der ersten HU einen Ausrutscher in Sachen Fußbremsfunktion, danach läuft es rund - mit Ausnahme der übermäßig verschlissenen Bremsscheiben. Der Vorgänger gibt eine solide Vorstellung in allen Disziplinen ab.

UMWELT

Ölverlust ist ein chronisches Mondeo-Problem. Die Abgasanlagen des Typs IV sind mängelanfälliger als die des Nachfolgers, der wiederum öfter an der AU scheitert.

FAZIT

Viele Mondeo schwanken mit Vielfahrervergangenheit auf den Gebrauchtwagenmarkt. Dass sie hart rangenommen wurden, bestätigt auch die Statistik der mängelfreien Exemplare: Sie sind durchweg unterdurchschnittlich vertreten. Ölverlust und Lichtmängel färben die Spalten rot. Verschlissene Bremsscheiben sind ein Problem des Typs V, marode Lenkanlagen/-gelenke des Typs IV.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	76 000	45 000	79,8	89,4	5,8	4,0	14,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	95 000	65 000	75,4	84,7	9,5	5,3	15,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	119 000	88 000	72,4	78,8	12,9	7,6	14,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	150 000	112 000	65,3	71,7	17,3	10,0	17,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	182 000	131 000	53,1	64,7	17,3	12,4	29,6	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	196 000	150 000	45,1	56,0	19,7	15,5	35,1	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	Mondeo V									
4-5 Jahre	Mondeo V									
6-7 Jahre	Mondeo V									
8-9 Jahre	Mondeo V									
10-11 Jahre	Mondeo IV									
12-13 Jahre	Mondeo IV									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘ FOSS T. BAUDER, M. MENNERS, R. RATZKE

Der Rarität fehlt Qualität

Nur fünf Jahre lang baute Ford diesen ausgefallenen kleinen Van: Seine Schiebetüren ohne Pfosten eröffnen ein großes Einpacktalent, doch unterm Blech hakt es oft



Ford B-Max

Bauzeit 2012 bis 2017
Motoren von 75 PS (1.5 TDCi) bis 140 PS (1.0 EcoBoost)
Preis ab 3000 Euro

DAS IST ER Einer der seltenen Vans unter den Kleinwagen. Auf 4,08 Meter Länge zaubert der B-Max höheres Sitzen und reichlich Platz mit einem speziellen Trick: Hinten hat er Schiebetüren, dafür keine B-Säulen. So öffnet sich auf beiden Seiten eine anderthalb Meter breite Einstiegsluke, die etwa den Zugang zu Kindersitzen erleichtert. Die hinteren Türen wurden verstärkt, sodass die Sicherheit voll gewährleistet ist. Im Crashtest bekam der Ford fünf Sterne, er hat sieben Airbags, davon einen für die Knie.

DAS KANN ER Stadttaugliche Wendigkeit mit großem Alltagsnutzen verbinden, denn sein Innenraum ist ein echtes Faltwunder. Der normale Kofferraum mit 318 Litern bietet etwa Golf-Format, zudem

lassen sich Rückbank und auch der Beifahrersitz umlegen, sodass Bauernmarktkaufleute bis zu 2,35 Meter Länge hineinpassen. Dabei fährt sich der B-Max wie sein Technikspender Fiesta straff und agil, die Rundumsicht dagegen ist vor allem nach hinten eher bescheiden. Man-



Alles klar? Fords „Kinetic Design“ macht die Mittelkonsole etwas unübersichtlich

che Nutzer kritisieren die aus ihrer Sicht zu schwergängigen Schiebetüren. Bei den Motoren dominiert der 1,0-Liter-EcoBoost-Dreizylinder, meist mit 125 PS. Seltener sind die älteren Saugbenziner (90 und 105 PS) und das Doppelkupplungsgetriebe. Vielfahrer bietet sich der stärkere von zwei Dieseln (75/95 PS) an. Tipp: der unkomplizierte 1,6-Liter-Benziner mit 105 PS und Handschaltung.

DAS MACHT ÄRGER Der Ecoboost verlangt regelmäßige Ölwechsel, sonst kann sich sein Zahnriemen regelrecht auflösen. Auch die Katalysatoren der Turbobenziner gelten als anfällig. Rückrufe betrafen einen Schlauchanschluss am 1.0-Ecoboost und 2017 ein defektes Nockenwellenrad im schwächeren Diesel.

FAHRWERK

Im Alter steigt beim B-Max die Mängelquote der Achsaufhängungen (ausgeschlagene Trag-/Führungsgelenke). Auch gebrochene Federn führen zu Werten über dem Schnitt. Bei Lenkgelenken der Jüngeren wird häufiger ein ausgeschlagener Spurstangenkopf moniert. Als zuverlässig werden die Lenkanlage und Antriebswellen bewertet.

LICHT

Kein Lichtblick. Bis aufs Abblendlicht der drei jüngeren Jahrgänge und die Blinker/Warnblinker der beiden ältesten Jahrgänge produziert der B-Max in allen Disziplinen mehr Mängel als im Durchschnitt.



Kein mittlerer Türpfosten, doch fürs Zuziehen der Schiebetüren braucht man innen Kraft - nichts für Kinder

BREMSEN

Hier zeigt der Ford vorbildliche Werte, auch die älteren Jahrgänge lassen nicht nach. Die Funktion von Fuß- und Feststellbremse bleibt durchweg stabil, Bremsschlüsse und -leitungen sind top. Die Brems Scheiben werden seltener moniert als sonst.

UMWELT

Die jüngsten B-Max leiden unter Ölverlust und überdurchschnittlich oft an beschädigten Flexrohren der Abgasanlagen. Mängel am Motormanagement kommen an älteren Modellen gelegentlich vor, bleiben aber im Vergleich unter dem HU-Durchschnitt.

FAZIT

Ein interessantes Multitool, dieser B-Max, den junge Familien und Senioren für seine vielseitigen Talente schätzen. Seine ausgefallenen Schiebetüren sind eine Rarität im Gebrauchsmarkt, doch die HU-Bilanz ist trotz geringer Laufleistungen durchwachsen. Defekte Achsaufhängungen, mangelhafte Abgasanlagen und anfällige Turbobenziner verlangen ein prüfendes Auge. Gut: Die soliden Bremsanlagen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	61 000	88 000	78,7	78,8	7,3	7,6	14,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	76 000	112 000	73,6	71,7	9,7	10,0	16,6	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	95 000	131 000	66,5	64,7	12,2	12,4	21,2	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	108 000	150 000	56,2	56,0	13,0	15,5	30,8	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	-									
4-5 Jahre	-									
6-7 Jahre	B-Max									
8-9 Jahre	B-Max									
10-11 Jahre	B-Max									
12-13 Jahre	B-Max									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

Family Business

Wer liebt, der schiebt: Die Türen der Langversion erfreuen besonders Familien. So oder so: Der Kompaktvan punktet mit Raum. Bei der HU ist aber noch Luft nach oben



Ford C-Max

Bauzeit	2010 bis 2019
Motoren	85 PS (1.6 Ti-VCT) bis 182 PS (1.5 EcoBoost, 1.6 EcoBoost)
Preis	ab 2000 Euro

DAS IST ER Der große Bruder des Kompaktklassemodells Focus, mit dem er technisch eng verwandt ist. Zudem ein außen optisch schlicht gehaltener Kompaktvan mit hoher Sitzposition und cleverem Innenraumkonzept. Die zweite Generation gab es in zwei Varianten: als normalen C-Max und als 14 Zentimeter längeren Grand C-Max. Dieser hat hinten Schiebetüren und optional eine dritte Sitzreihe. Die mehrfach ausgezeichneten und sparsamen EcoBoost-Turbomotoren gelten als recht zuverlässig. Mit der Modellpflege 2015 spendierte Ford der zweiten Generation eine modifizierte Optik, Euro-6-Aggregate und einen aufgefrischten Innenraum. 2018 folgte die dynamischer wirkende Variante Sport.

DAS KANN ER Ein ausgewogenes, agiles Fahrerlebnis bereiten, was er der insgesamt gelungenen Fahrwerksabstimmung verdankt – die auf sehr schlechter Straße allerdings ihre unkomfortable Seite zeigen kann. Die Lenkung ist ziem-



Viel los im Cockpit. 2015 zog mit dem Facelift mehr Übersichtlichkeit ein

lich direkt und gibt ausreichend Rückmeldung. Weniger schön: die nach hinten stark eingeschränkte Sicht. Als Antrieb ist der 150-PS-Benziner eine gute Wahl, er ist weder lahm noch übertrieben gierig. **DAS MACHT ÄRGER** Leere Batterien, knarzende Türen, Materialqualität im Innenraum. Im AUTO BILD-Dauertest hatte ein Grand C-Max Probleme mit der Elektronik – Note 3+. Die ADAC-Pannenstatistik meldet unter anderem Probleme mit Anlassern und Einspritzdüsen. Einige Rückrufe gab es (besonders bei den Jahrgängen 2015 bis 2019): Überhitzungsgefahr des Motors wegen drohendem Ölverlust (Kühlstrategie), defekte Knie- und Seitenairbags, Bruch- und Brandgefahr an Kupplungssteilen.

FAHRWERK

Mit stabilen Federn und Dämpfern ist der C-Max in allen Jahrgängen ausgestattet. Die Achsaufhängungen werden mit Ausnahme der dritten und vierten HU etwas häufiger moniert. Auch schwächelnde Antriebswellen kommen minimal vor. Dafür überzeugen Lenkgelenke sowie Lenkanlage, und Rost ist so gut wie kein Thema.

LICHT

Die vordere und hintere Beleuchtung wird von den Prüfern durchweg negativer bewertet als die Vergleichsgruppe. Verstelltes Abblendlicht kommt am jüngeren und älteren C-Max vor. Die Qualität der Blinker bewegt sich nahe am Durchschnitt.



Der Grand C-Max ist 14 Zentimeter länger, hat hintere Schiebetüren und bis zu 1867 Liter Ladevolumen

BREMSEN

Alles im grünen Bereich: Die Funktion von Fuß- und Handbremse ist selten Grund für Kritik. Die Brems scheiben verschleißt im Schnitt ebenfalls seltener. Top: die Bremsleitungen. Die Schläuche der 10- bis 13-Jährigen fallen schon mal negativ auf.

UMWELT

Der C-Max ist nicht frei von Ölverlust, übersteigt die Quote aber nur bei der zweiten HU leicht. Dafür verpatzen alle Jahrgänge die AU über die Maßen. Und auch mangelhafte Abgasanlagen belasten die positive HU-Bilanz ab der zweiten HU verstärkt.

FAZIT

Ein Blick auf die Laufleistungen der älteren C-Max zeigt, dass er überdurchschnittlich gefordert wird – und dabei erstaunlich fit dasteht. Das freut Familien, die seine Größe im Alltag zu schätzen wissen. Bei der HU trumpft der Lastesel mit soliden Brem sen, Federn und Dämpfern auf. Wer Interesse an einem gebrauchten C-Max hat, sollte Achsaufhängungen und Abgasanlage genau ins Auge nehmen.

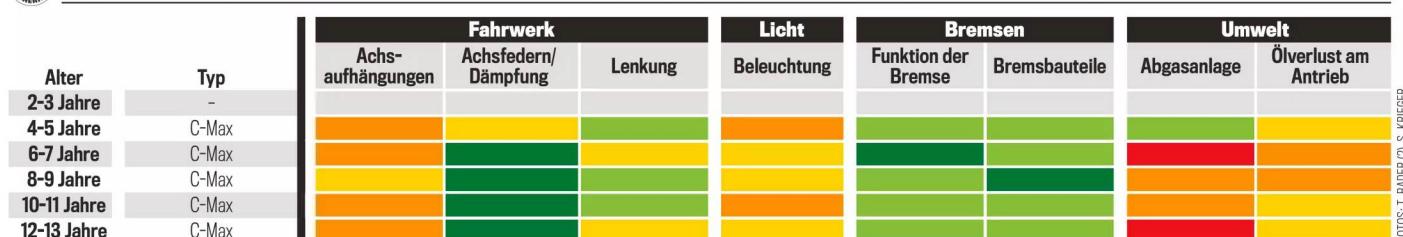
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	55 000	65 000	83,3	84,7	6,1	5,3	10,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	82 000	88 000	77,2	78,8	9,2	7,6	13,6	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	107 000	112 000	70,4	71,7	10,3	10,0	19,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	144 000	131 000	64,8	64,7	13,4	12,4	21,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	203 000	150 000	55,5	56,0	15,7	15,5	28,8	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenpiegel ab Seite 164

FOTOS: T. BAUDER (2), S. KREGER

Auf der Ölpfütze ausgerutscht

Im S-Max ist viel Platz, und bei Bedarf geht es mit ihm auch schnell voran. Der flotte Van wird allerdings häufig wegen Ölverlusts am Antrieb vom TÜV ausgebremst

Ford S-Max II

Bauzeit	2015 bis 2023
Motoren	120 PS (2.0 TDCi) bis 240 PS (2.0 EcoBoost, 2.0 Ecoblue)
Preis	ab 8000 Euro



DAS IST ER Ein ungewöhnlich sportlicher Van, mit passender Linienführung. Der S-Max II steht mit einigen Zentimetern mehr Breite satter auf der Straße. Über der optionalen dritten Sitzreihe fällt die Dachlinie stark ab, dort werden nur Kinder froh. Der Kofferraum fasst 550, mit dritter Bank 165 Liter. Die Verarbeitung ist eher mittelmäßig. Sieben Airbags sind Serie.

DAS KANN ER Sich agil lenken lassen – und dabei ein variabler Van bleiben. Das Fahrwerk ist eher härter und leitet Bodenwellen spürbar weiter. Alle Motoren erfüllen den Euro-6-Standard, seit dem Facelift 2018 Euro 6d-TEMP. Ford lieferte zwei Benziner (160 und 250 PS),

den Diesel 2.0 TDCi in vielen Leistungsstufen (120 bis 240 PS) und einen Hybrid mit 190 PS. Frontantrieb ist Standard, nur den Diesel gibt's auch mit Allrad.

DAS MACHT ÄRGER Elektronik, etwa Fehlermeldungen vom Steuergerät der adaptiven Scheinwerfer. Zudem können Zweimassenschwungräder, Turbolader und AGR-Ventile der starken Diesel streiken. Rückrufe betrafen jüngst falsch kalibrierte Partikelfilter, davor Kuppelungsprobleme (2018/2019), Rost an der Hinterradaufhängung (2021) und Brandgefahr beim Hybrid durch Bruch der Motorölwanne. Im AUTO BILD-Dauertest holte der Kölner Großvan die Note 2.

Ford S-Max I

Bauzeit	2006 bis 2014
Motoren	115 PS (1.6 TDCi, 1.8 TDCi) bis 240 PS (2.0 EcoBoost SCTi)
Preis	ab 2000 Euro



den Diesel 2.0 TDCi in vielen Leistungsstufen (120 bis 240 PS) und einen Hybrid mit 190 PS. Frontantrieb ist Standard, nur den Diesel gibt's auch mit Allrad.

DAS MACHT ÄRGER Laut ADAC seine recht hohe Pannenfälligigkeit. Im Alter blättert der Klarlack von den Stoßfängern. Der Dieselpartikelfilter fällt öfter aus. Ein Softwareupdate sollte die Anfahrtschwäche beseitigen. Rückrufe: mangelhaftes Ventil am Bremskraftverstärker, lose Panorama-Glasdächer, mögliche Kraftstofflecks am 2.2 TDCi.

DAS IST ER Technisch ein Ford Mondeo, strategisch der kleine Bruder des Galaxy. Fünf Plätze sind Serie, die dritte Sitzreihe ist optional. Beim Antrieb stehen Diesel (115 bis 200 PS), Benziner (145 bis 240 PS) und die Ethanol-Variante FlexiFuel mit 145 PS zur Wahl. Das Facelift 2010 brachte neue Automatikgetriebe.

DAS KANN ER Komfortabel und dynamisch auch auf langen Strecken unterwegs sein. Das sportive Fahrwerk, die direkte Lenkung und die kräftigen Motoren können das Unterwegsseinen zum Vergnügen machen. Wer es sanfter mag, greift zum Galaxy. Der 145-PS-Eco Boost genügt fürs Fortkommen, eilige Zeitgenossen nehmen den Fünfzylinder mit 220 PS. Wer lieber dieselt, findet im TDCi mit 163 PS einen guten Kompromiss aus Kraft und Sparsamkeit.

DAS MACHT ÄRGER Laut ADAC seine recht hohe Pannenfälligigkeit. Im Alter blättert der Klarlack von den Stoßfängern. Der Dieselpartikelfilter fällt öfter aus. Ein Softwareupdate sollte die Anfahrtschwäche beseitigen. Rückrufe: mangelhaftes Ventil am Bremskraftverstärker, lose Panorama-Glasdächer, mögliche Kraftstofflecks am 2.2 TDCi.

FAHRWERK

Gute Arbeit von Ford: Achsaufhängungen sowie Federn und Dämpfer sind durchweg besser als der Schnitt. Antriebswellen, Lenkanlage und die Lenkgelenke zeigen sich beim S-Max II ebenfalls in Ordnung, während sie bei der ersten Generation deutlich unterdurchschnittlich zuverlässig sind.

LICHT

Bis auf Blinker/Warnblinker, die insgesamt als durchschnittlich zuverlässig durchgehen, häufen sich in diesem Kapitel die Mängel. Die allermeisten Werte sind schlechter als der Schnitt, vor allem an der hinteren Beleuchtung sind zu häufig Mängel zu finden. Hauptproblem: die Kennzeichenbeleuchtung.



Elegant: Die versenkte dritte Sitzreihe hinterlässt einen ebenen Boden

BREMSEN

Sowohl Fuß- als auch Feststellbremse packen vorbildlich zu. Letztere zeigt in den ersten neun Jahren kaum Schwächen. Solide sind auch die Schläuche, während die Leitungen durchweg anfälliger als im Schnitt sind. Verschlissene Bremsscheiben sind eher ein Thema des S-Max II.

Umwelt

Schon bei der ersten Prüfung macht sich viel zu häufig Ölverlust bemerkbar. Die Werte nehmen mit dem Alter stark zu. Der S-Max II schwächtet im Vergleich häufiger bei der AU, am Ier ist's die Abgasanlage (Befestigung mangelhaft).

FAZIT

Der S-Max macht einem die Entscheidung nicht leicht: Auf der einen Seite der riesige, flexible Innenraum sowie die spaßigen Antriebe, auf der anderen Seite der häufige Ölverlust. Beim S-Max der ersten Generation nagen zudem nötige Reparaturen an Lenkung, den Antriebswellen und an der Abgasanlage am Etat. Kaufinteressenten sollten nach gut gewarteten Modellen mit niedriger Laufleistung suchen.



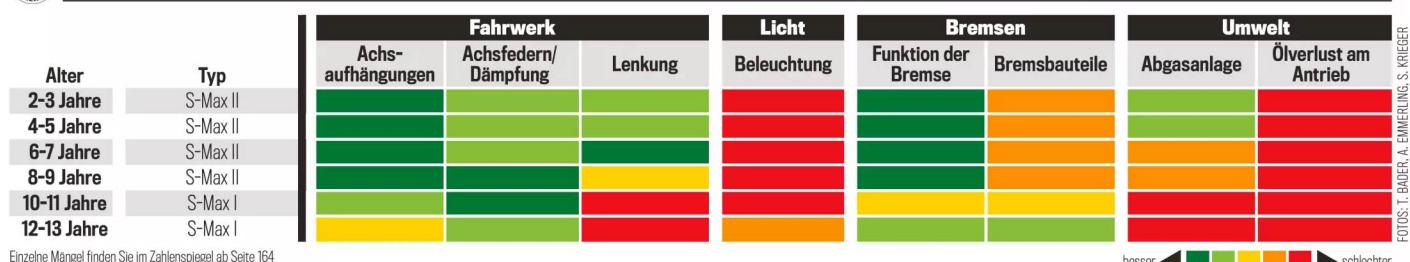
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	67 000	45 000	82,5	89,4	5,7	4,0	11,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	90 000	65 000	76,3	84,7	9,8	5,3	13,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	116 000	88 000	72,3	78,8	13,8	7,6	13,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	145 000	112 000	64,3	71,7	17,3	10,0	18,3	18,3	0,1	0,0
10-11 Jahre	176 000	131 000	50,0	64,7	21,7	12,4	28,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	197 000	150 000	46,1	56,0	22,3	15,5	31,6	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FOTOS: T. BAUER, A. ENNERLING, S. KRIEGER

Wer bremst, verliert...

...und zwar die TÜV-Plakette auf dem Prüfstand. Den kleinen Kölner plagen schon früh massive Bremsprobleme. Im Alter gesellen sich Umweltthemen hinzu



Ford EcoSport

Bauzeit	2014 bis 2022
Motoren	90 PS (1.5 TDCi) bis 140 PS (1.0 EcoBoost)
Preis	ab 6800 Euro

DAS IST ER Aufgebaut auf der gleichen technischen Basis wie der Ford Fiesta 7. Verkauft wurde er auf dem halben Globus. In Schwellenländern war er ein Verkaufsschlager, hier hielt sich der Erfolg in Grenzen. Überarbeitungen 2015 und 2017 sollten den EcoSport attraktiver machen: An der Hecktür fiel das Reserverad weg, das Hartplastik im Innenraum verschwand. Außerdem waren fortan optische Individualisierungen im Angebot. **DAS KANN ER** Raum für die kleine Familie bieten. Bis 2017 war Allradantrieb im Programm. Die Automatikversion wurde ebenfalls vorzeitig eingestellt. Die Benziner haben durchweg drei Zylinder und einen Liter Hubraum, die Diesel sind 1,5-l-Vierzylinder. Das weiche

Fahrwerk geriet eher schlicht und neigt zum Poltern, der Geradeauslauf ist nur mäßig. 2020 kam die optisch robustere Active-Version mit Höherlegung und Beplankung dazu. Die seitlich öffnende Hecktür ist hinderlich in engen Parklücken.



Schon besser: Mit dem zweiten Facelift endete die Hartplastikzeit im Cockpit

DAS MACHT ÄRGER Laut ADAC-Panenstatistik streikende Anlasser und Starterbatterien; frühe Exemplare rollten mit nervigem Hartplastik vor. Geringe Anhängelast (1100 Kilo gebremst) und Elektronikprobleme, etwa von der Wegfahrsperre nicht erkannte Schlüssel. Falsches Motoröl zerstört den Zahnriemen der Ölpumpe, es droht ein Motorschaden. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) kennt vier Rückrufe. Der jüngste betraf Ende 2024 falsch kalibrierte Dieselpartikelfilter. Die übrige Historie: 2018 wurden fehlerhafte Schweißnähte an den vorderen Querlenkern bekannt, 2020 konnte an Automatikgetrieben die Ölpumpe versagen, 2021 kam mögliches Gurtaufrollversagen dazu.

FAHRWERK

Der EcoSport hinterlässt hier einen guten Eindruck. Die Achsaufhängungen und Federn/Dämpfer sind besser als im Durchschnitt, auch sind Lenkanlage und Lenkgelenke insgesamt sehr zuverlässig. Bis auf einen Ausrutscher nach 6 bis 7 Jahren sind auch die Antriebswellen stets mängelfrei.

LICHT

Die meisten Werte sind schlechter als der Schnitt. So versagen das Abblendlicht und die hintere Beleuchtung am häufigsten bei der HU, auch die restliche vordere Beleuchtung dürfte gern besser sein.



Bequem zu schließen, aber unpraktisch in engen Lücken: die seitlich öffnende Heckklappe des EcoSport

BREMSEN

Die Funktion der Fußbremse ist viel häufiger als im Durchschnitt mangelhaft – noch schlimmer sieht es mit der Feststellbremse aus, deren Wirkung nicht ausreichend ist. Deutlich besser fällt die Bilanz von Bremsleitungen, -schläuchen und -scheiben aus.

UMWELT

Ölverlust und Mängel bei der AU zeigen sich nach acht und mehr Jahren vermehrt, schadhafte Auspuffanlagen finden die Prüfer schon nach sechs Jahren überdurchschnittlich häufig vor.

FAZIT

Ab dem mittleren Alter setzen beim Ford EcoSport die Wehwechen ein, die nach acht und mehr Jahren deutlich zunehmen. Mangelhaftes Licht lässt sich in der Regel noch recht leicht kurieren, Ölverlust, Abgasanlagen und die ärgerlichen, weil früh auftretenden Bremsprobleme können aber teuer werden. Wer sich das kleine SUV hinstellen will, sollte vor dem Kauf diese neuralgischen Stellen genau abklopfen.

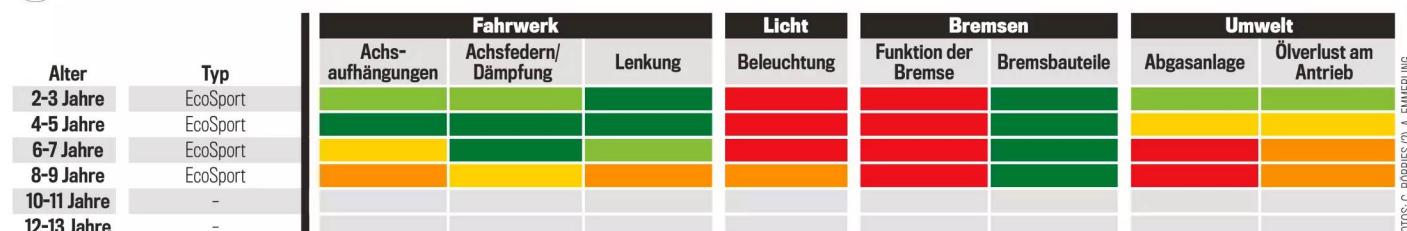
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	30 000	45 000	89,0	89,4	5,6	4,0	5,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	47 000	65 000	83,3	84,7	6,7	5,3	10,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	65 000	88 000	80,3	78,8	6,8	7,6	12,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	82 000	112 000	70,3	71,7	9,9	10,0	19,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: C. BORRIES (2), A. EMMERLING

Jedem sein Zipperlein

In der dritten Generation ist dieses Kompakt-SUV endgültig ausgewachsen. Alte Schwächen scheinen passé, dafür droht an anderer Stelle Ärger bei der HU

Ford Kuga III

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	120 PS (1.5 EcoBoost/EcoBlue) bis 243 PS (2.5 PHEV)
Preis	ab 13 000 Euro



DAS IST ER Noch immer auf Ford-Focus-Plattform (C2), mit klar gezeichneten, dynamischen Proportionen. Das Raumangebot ist auf allen Plätzen gut, die verschiebbare Fondbank macht das Kompakt-SUV zum variablen Transporter.

DAS KANN ER Fahrdynamisch überzeugen, ohne dass der Komfort auf der Strecke bleibt. Mit dem 2024er-Facelift ist der Diesel Geschichte, geblieben sind Dreizylinder-Benziner sowie ein Vollhybrid (FHEV) und ein Plug-in (PHEV).

DAS MACHT ÄRGER Tiefentladene Starterbatterien, Elektronikprobleme. Diverse Rückrufe, u. a. wegen defekter Lenkgetriebe, mangelhafter Software und Brandgefahr.

Ford Kuga II

Bauzeit	2013 bis 2019
Motoren	120 PS (1.5 EcoBoost/2.0 TDCi) bis 242 PS (2.0 EcoBoost 4x4)
Preis	ab 6900 Euro



DAS IST ER Ein gelungener Mix aus Komfort, Platz und Agilität zeichnet den zweiten Kuga aus. Vor allem die EcoBoost-Benziner sind bei den Käufern beliebt, die technische Basis lieferte der Ford Focus.

DAS KANN ER Mehr Platz im Fond bieten, was dem Längenwachstum von acht Zentimetern zu verdanken ist. Plus: Geräuschkomfort, breite Motorenpalette, gute Variabilität. Die Verarbeitungsqualität ist allerdings nur mäßig.

DAS MACHT ÄRGER Gebrochene Schraubverbindungen des Verteilergetriebes fielen im AUTO BILD-Dauertest von 2016 auf. Rückrufe betrafen die Kupplung und den Partikelfilter.

Ford Kuga I

Bauzeit	2008 bis 2013
Motoren	136 PS (TDCi) bis 200 PS (2.5)
Preis	ab 4500 Euro



DAS IST ER Eine Technikmixtur aus Ford C-Max und Focus – für kühle Rechner eine günstige Alternative zum VW Tiguan. Den 136-PS-Diesel (ab 2010: 140/163 PS) ergänzte ab Ende 2008 ein Fünfzylinder-Benziner aus dem Volvo-Regal.

DAS KANN ER Vierköpfige Familien flink und komfortabel durchs Leben fahren – mit den Einschränkungen eines etwas zu knapp bemessenen Kofferraums.

DAS MACHT ÄRGER Verstopfte Partikelfilter und defekte Luftmassenmesser beim Diesel, schadhafte Radlager und defekte Generatoren beim Benziner. Im Dauertest (AUTO BILD ALLRAD) glänzte ein 2.0 TDCi 4x4: topfit bis zum Schluss.

FAHRWERK

Die Lenkung ist eine Schwäche des ersten Kuga, ab dann wird es besser. Die Achsanhängungen zeigen ab der zweiten Prüfung häufiger Mängel, im Alter sieht es dann relativ gesehen wieder besser aus. Federn und Dämpfung sind beim Iler am stabilsten. Vor allem beim Kuga I sind Federbrüche und unidirektionale Dämpfer keine Seltenheit.

LICHT

Das Abblendlicht ist durchgängig solider als im Schnitt, die übrige Beleuchtung vorn dagegen schlechter. Hinten bleibt nur die erste Generation zu oft dunkel, während Warnblinker sowie die Blinkanlage insgesamt mittelmäßig zuverlässig sind.



Der Kofferraum des ersten Kuga bot eine gute Variabilität, konnte aber nur 410 bis 1405 Liter laden

BREMSEN

Ford hat seine Hausaufgaben gemacht: Feststell- und Fußbremse bereiten kaum Sorgen. Gleicher gilt für die Bremsschläuche und -leitungen. Häufiger als im Durchschnitt fährt allerdings Kuga II mit verschlissenen Bremsscheiben zur HU vor.

UMWELT

Ölverlust ist ein Mangel der beiden älteren Baureihen, die AU eines der aktuellen. Die Abgasanlagen sind mäßig (Kuga I) bis übermäßig (Kuga II und III) oft defekt (Wärmeabschutzbefestigung mangelhaft).

FAZIT

Der Kuga hinterlässt ein unklares Bild. Im Alter von acht bis elf Jahren sind erhebliche Mängel insgesamt seltener, in allen anderen Altersklassen aber häufiger als im Mittel. Kaufinteressenten sollten etwas Budget für die Behebung der generations-typischen Mängel (Kuga I: Ölverlust, Federn/Dämpfer; Kuga II: Abgasanlage, Bremsscheiben; Kuga III: Federn/Dämpfer, Bremsscheiben) einplanen.



MÄNGELEINTEILUNG

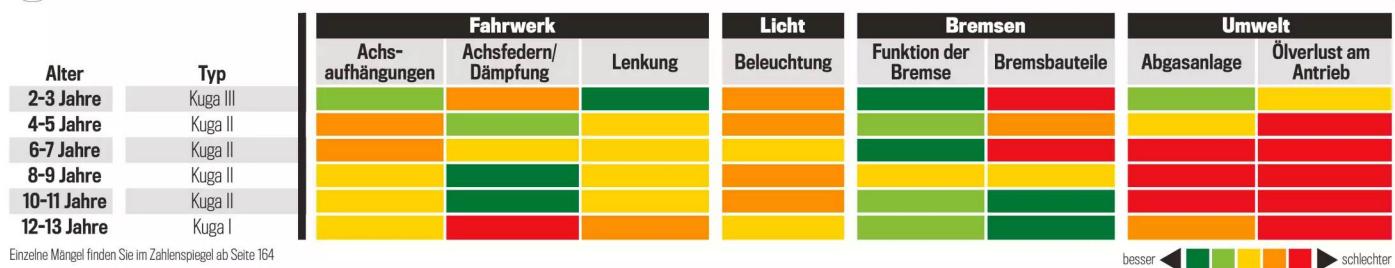
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	43 000	45 000	87,8	89,4	3,9	4,0	8,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	65 000	65 000	83,5	84,7	5,8	5,3	10,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	87 000	88 000	77,8	78,8	7,8	7,6	14,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	118 000	112 000	70,3	71,7	12,7	10,0	17,0	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	139 000	131 000	63,5	64,7	15,6	12,4	20,9	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	169 000	150 000	50,8	56,0	17,8	15,5	31,3	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

Im Alter anfällig

Aus dem einst runden Winzling ist ein kleiner Kerl mit Kante geworden. Die sparsamen Antriebe machen Spaß, der HU-Besuch mit fortschreitender Zeit eher weniger

Hyundai i10 (3. Gen.)

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	63 PS (1.0) bis 100 PS (1.0 T-GDI)
Preis	ab 7000 Euro



DAS IST ER Ein praktischer Begleiter vor allem in der Stadt – und als T-GDI und bis zu 185 km/h sogar mit sportlichen Ambitionen. Weiterhin liefert Hyundai ihn nicht als Diesel, aber die Dreizylinder-Ottomotoren sind allesamt ziemlich sparsam.

DAS KANN ER Dank Turbomotoren mit einer ganz neuen Fahrcharakteristik aufwarten. Intuitive Bedienung, alles ist leicht erreichbar. Käufer junger Gebrauchtwagen schlafen ruhig, denn die Koreaner geben fünf Jahre Garantie.

DAS MACHT ÄRGER Einige i10-Fahrer klagen über einfache Materialien oder mäßige Verarbeitung. Zwei Rückrufe betrafen Defekte am AGR-Ventil sowie leckende Tanks.

Hyundai i10 (2. Gen.)

Bauzeit	2014 bis 2019
Motoren	67 PS (1.0) bis 87 PS (1.2)
Preis	ab 4400 Euro



DAS IST ER Gewachsen bei gleicher Masse. Auch der 87-PS-Benziner ist bekannt aus dem ersten i10. Neu ist dagegen der Dreizylinder mit 67 PS, auch als LPG-Version. Der 67-PS-Zwerg nimmt nur 5,7 Liter.

DAS KANN ER Jetzt vier Erwachsenen mit weniger Platznot mitnehmen. Bei umgelegter Rücksitzbank passt bis zu 1046 Liter Ladung in den i10. Der kleine Wendekreis von knapp unter zehn Metern ist sehr praktisch in der Stadt.

DAS ÄRGERT Im AUTO BILD-Dauertest vor allem Klappergeräusche und eine erst nachlassende, dann für viel Geld auszutauschende Kupplung. Am Ende gab's die Note 2– für die 87-PS-Version.

Hyundai i10 (1. Gen.)

Bauzeit	2008 bis 2013
Motoren	67 PS (1.1) bis 86 PS (1.2)
Preis	ab 1000 Euro



DAS IST ER Ein knuffiger Kleinwagen aus Korea. Nicht so gut: Benziner hatten erst ab 2011 ESP an Bord. Die leisteten anfangs 67 und 77, ab 2011 77 und 86 PS, außerdem gibt es einen Diesel mit flotten 75 PS.

DAS KANN ER Besser Kurz- als Langstrecke. Mit vier Erwachsenen geht es ziemlich eng zu. Angenehm: Etwa die Hälfte des i10-Bestands ist klimatisiert, elektrische Fensterheber vorn waren ab 2011 Serie.

DAS MACHT ÄRGER Typisch für intensive Stadtnutzung sind abgegriffene Lenkräder, verschlissene Kupplungen, Parkrempler. Typisch für die Preisklasse: Beim Ölwechsel und anderen Wartungsarbeiten wird oft gespart.

FAHRWERK

Die Lenkgelenke sind durchweg stabil, die Lenkanlage zickt eher bei Gen. 2 und 3. Mängel an den Antriebswellen zeigen nur die 12- bis 13-Jährigen der ersten Generation. Die hat zudem anfällige Achsaufhängungen. Federn und Dämpfer sind dagegen in allen Baujahren überdurchschnittlich solide.

LICHT

Lichtblick sind die recht zuverlässigen Blinker. Die vordere Beleuchtung ist okay, das Abblendlicht dagegen generationenunabhängig häufiger als im Schnitt fehlerhaft. Auch zu den Rücklichtern machen sich die Prüfer häufiger eine Mängelnotiz.



Kleintransporter: Der erste i10 schluckt bei umgeklappter Rücksitzbank bis zu 925 Liter Gepäck

BREMSEN

Die Bremsschläuche zeigen sich top. Die Bremsleitungen des ersten i10 sind deutlich häufiger mangelhaft als im Schnitt, alle neueren i10 geben sich dagegen souverän. Die Feststellbremse von Gen. 2 und 3 ist unterdurchschnittlich gut, Gen. 1 kann das besser. Die Fußbremse der jüngsten i10 liegt im Mittelfeld, bei älteren eher am Tabellenende. Bremsscheiben verschleißt vor allem bei Gen. 2 übermäßig häufig.

UMWELT

Ölverlust ist bei Gen. 1 und 2 ein Thema. Dafür sind die Abgasanlagen in der Regel in Ordnung, und auch das Bestehen der AU stellt meist keine große Hürde dar.

FAZIT

Für den kleinen Koreaner sprechen seine Wirtschaftlichkeit und der hohe Nutzwert, gerade in der Stadt. Beunruhigend sind die vielen Mängelherde an den Bremsen, der Lenkung und den Dichtungen am Antrieb – trotz geringer Kilometerleistungen und der Erfahrung aus nunmehr drei Fahrzeuggenerationen. Interessierte sollten potentielle Kandidaten deshalb sehr genau inspizieren.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	31 000	45 000	88,1	89,4	5,1	4,0	6,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	42 000	65 000	78,2	84,7	7,7	5,3	14,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	62 000	88 000	73,2	78,8	9,8	7,6	16,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	74 000	112 000	66,4	71,7	13,2	10,0	20,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	88 000	131 000	59,1	64,7	17,1	12,4	23,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	95 000	150 000	46,6	56,0	23,6	15,5	29,8	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	i10 (3. Gen.)									
4-5 Jahre	i10 (2. Gen.)									
6-7 Jahre	i10 (2. Gen.)									
8-9 Jahre	i10 (2. Gen.)									
10-11 Jahre	i10 (2. Gen.)									
12-13 Jahre	i10 (1. Gen.)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenpiegel ab Seite 164

besser ▲ ▼ schlechter ▲ ▼

FOTOS: T. BADER, C. BITTMANN, U. SONNAG (2)

Der Aufsteiger bremst sich aus

Hyundai lernt schnell: Der i20 hat in puncto Technik, Design und den Preisen rasch zugelegt. Aber einige seiner Macken hat der Kleinwagen nicht ablegen können

Hyundai i20 (BC3)

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	79 PS (1.2) bis 204 PS (1.6 T-GDI N)
Preis	ab 10 000 Euro



DAS IST ER Optisch wie technisch ein Angriff auf Europas Beste. Der Radstand wuchs, der Dreizylinder-Turbo wurde zum Mildhybrid. Der i20N mit knackigen 204 PS klopft bei Mimi an. Diesel und Dreitürer gibt es nicht mehr.

DAS KANN ER Auf 4,10 Meter bietet der Hyundai noch mehr Platz für Passagiere, weniger fürs Gepäck (315 Liter). Bedienung abseits des Touchscreens intuitiv, Leder und Rückfahrkamera sind neue Extras.

DAS MACHT ÄRGER Die dritte Auflage präsentiert sich bis jetzt überwiegend sorgenfrei. Lediglich über Softwareprobleme, Ausfälle der Hupe und kleinere Verarbeitungsfehler liest man in den Foren.

Hyundai i20 (GB)

Bauzeit	2014 bis 2020
Motoren	75 PS (1.2, 1.1 CRDI) bis 120 PS (1.0 T-GDI)
Preis	ab 4000 Euro



DAS IST ER Nun auch in Format und Ausstattung ein Polo-Gegner. Neu sind optionale Einparkhilfe, Abbiegelicht und Rückfahrkamera. Die Diesel (75/90 PS) sind geblieben, ein Turbo macht dem Dreizylinder-Benziner (100 oder 120 PS) Beine.

DAS KANN ER Mit 326 Liter Stauraum und Platz auf der Rückbank auch als Erstauto überzeugen. Die leichtgängige Schaltung und flotte Antriebe gefallen, das Fahrwerk gewinnt langsam an Komfort.

DAS MACHT ÄRGER Sitzbezüge schlagen Wellen, Wischwasserdüsen spritzen ungenau. Außenspiegelkranzen, Reifen verschleißt ungleichmäßig. Ein Rückruf betraf 2020 das Notrufsystem eCall.

Hyundai i20 (PB)

Bauzeit	2009 bis 2014
Motoren	75 PS (1.1 CRDI) bis 126 PS (1.6)
Preis	ab 1200 Euro



DAS IST ER Deutlich erwachsener als der Vorgänger Getz. Als Drei-/Fünftürer angeboten, ESP, Front-, Seiten-, Kopfairbags waren Serie. Hyundai bot über die Laufzeit vier Benziner und drei Diesel an.

DAS KANN ER Solide Technik und genug Platz (295 Liter Kofferraum) lassen das störrische Fahrwerk vergessen. Die Motoren waren zuverlässig, die Benziner aber temperamentlos, immerhin sparsam.

DAS MACHT ÄRGER Lose Kühlerräder, undichte A-Säulen-Abdichtungen, defekte Tachos, ruckelnde Motoren (1.4/1.6), blockierte Rückwärtsgänge, Kühlwasserverlust. 2021 gab es einen Rückruf wegen Brandgefahr (überhitzende 12-Volt-Steckdose).

FAHRWERK

Der Hyundai i20 hat beim Fahrwerk Fortschritte gemacht. Die beiden neueren Generationen liefern in fast allen Punkten unauffällige Mängelquoten, nur die Antriebswellen der Vier- und Fünfjährigen liegen über dem Schnitt. Am ältesten Modell geben Achsaufhängungen, Antriebswellen und Lenkanlage den Prüfern vermehrt Anlass zur Beanstandung.

LICHT

Ein dunkles Kapitel für den Koreaner: Abblendlicht, hintere Beleuchtung sowie die Blinker werden über fast alle Modellgenerationen hinweg überdurchschnittlich oft moniert. Bei Letzteren löst sich die Farbeschichtung der Lichtquelle häufig ab. Ausnahme ist die vordere Beleuchtung des jüngsten Modells.



Den Dreitürer nennt Hyundai Coupé; diese Version ist seit dem letzten Modellwechsel nicht mehr zu haben

BREMSEN

Noch ein Rotlichtbereich: Die Funktion von Fuß- und Feststellbremse fällt überdurchschnittlich oft negativ auf. Im Alter gesellen sich verschlissene Bremsscheiben und korrodierte Leitungen dazu. Nur die Bremsschläuche sind durchweg in Ordnung.

UMWELT

Die Abgasanlage hält. Ölündichtigkeiten gibt es, die Quoten liegen aber meist unter dem Durchschnitt. In puncto AU ist bei der ältesten Baureihe häufig der CO-Gehalt im erhöhten Leerlauf nicht in Ordnung.

FAZIT

So reizvoll der i20 mit seinen fünf Jahren Werksgarantie erscheint, so negativ fallen bei der HU Bremse und Licht auf. Und das durch alle Baureihen – kein Ruhmesblatt für die ehrgeizigen Koreaner. Gerade die älteren Modelle werden in einigen Punkten doppelt bis dreifach so oft bemängelt wie das Durchschnittsauto. Kaufinteressenten sollten das vorab unbedingt prüfen lassen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	33 000	45 000	90,7	89,4	3,9	4,0	5,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	51 000	65 000	83,2	84,7	8,3	5,3	8,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	72 000	88 000	78,2	78,8	9,6	7,6	12,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	92 000	112 000	74,0	71,7	11,5	10,0	14,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	97 000	131 000	56,4	64,7	14,9	12,4	28,6	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	116 000	150 000	50,2	56,0	17,5	15,5	32,2	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	i20 (BC3)									
4-5 Jahre	i20 (GB)									
6-7 Jahre	i20 (GB)									
8-9 Jahre	i20 (GB)									
10-11 Jahre	i20 (PB)									
12-13 Jahre	i20 (PB)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

Kein Grund für eine i30-Party

Auch wenn Hyundais Kompaktwagen eine konkurrenzfähige Alternative zum Golf ist – die HU-Bilanz der älteren Generationen fällt doch eher ernüchternd aus

Hyundai i30 (Typ PD)

Bauzeit	2017 bis heute
Motoren	95 PS (1.6 CRDi) bis 280 PS (N Performance)
Preis	ab 8500 Euro



DAS IST ER Entwickelt in Rüsselsheim, gebaut in Tschechien. Nun vier Zentimeter länger, dafür flacher. Viele Assistenzsysteme in Serie. Nur mit fünf Türen erhältlich, als Kompaktwagen, Kombi sowie Fließhecklimousine „Fastback“ mit großer Heckklappe. Facelift 2020.

DAS KANN ER Mit verbesserter Lenkung aufwarten. Große Motorenpalette: vom Einliter bis zum 2.0 Turbo mit 280 PS im N Performance. Doppelkupplungsgetriebe auf Wunsch, straffes Fahrwerk.

DAS MACHT ÄRGER Rückrufe unter anderem wegen drohender Ausfälle von Bremskraftverstärker und Gurtstraffer sowie Druckabfall im Doppelkupplungsgetriebe.

Hyundai i30 (Typ GD)

Bauzeit	2011 bis 2017
Motoren	90 PS (1.4 CRDi) bis 186 PS (GDI Turbo)
Preis	ab 3600 Euro



DAS IST ER Frisch designt mit viel Platz im Innenraum und weiterhin reichhaltiger Serienausstattung. Zuerst als Fünftürer, ab 2012 auch als Kombi und später als Dreitürer. Die Verarbeitung überzeugt.

DAS KANN ER Den leicht bedienbaren, geräumigen Lastesel geben. Die Benziner sind koreanische Standardaggregate; mit dem Facelift 2015 kamen Doppelkupplungsgetriebe. Recht hartes Fahrwerk, gefühlsechte Lenkung. Notbremsassistent serienmäßig.

DAS MACHT ÄRGER Unmodernes Infotainment, Geräuschkämmung; sonst kaum Kritik im Dauertest: Note 1. Batterie-/Zündkerzenprobleme in ADAC-Pannenstatistik.

Hyundai i30 (Typ FD)

Bauzeit	2007 bis 2012
Motoren	90 PS (1.6 CRDi) bis 143 PS (2.0)
Preis	ab 1400 Euro



DAS IST ER Eine denkbare Alternative zum Golf, Schwesternmodell des Kia Ceed. Schrägheck-Fünftürer oder Kombi. Sechs Airbags, ABS, ESP serienmäßig. Facelift 2009.

DAS KANN ER Dank guter Sitze und Sicherheitsausstattung auch Langstrecke bewältigen. Die Lenkung arbeitet exakt, dafür ist das Fahrwerk etwas störrisch. Eher spaßfreie Antriebe, teils mit altertümlicher Vierstufenautomatik.

DAS MACHT ÄRGER Gerissene Zylinderköpfe bei den Dieseln. Laut ADAC liegt die Zuverlässigkeit auf „unterdurchschnittlichem Niveau“. Rückrufe wegen fester Handbremsen, Wasser im ABS und falscher Lenksäulenverschraubung.

FAHRWERK

Die Achsaufhängungen des neuen PD sowie des Vorgängers GD sind solider als die des FD. Federn und Dämpfer der beiden älteren Typen bleiben unauffällig, hier erfährt der aktuelle mehr Kritik. In puncto Lenkanlage und Lenkgelenke ist es umgekehrt. Rost kommt bei allen kaum vor.

LICHT

Im Trio-Vergleich hat der Typ PD lichttechnisch die Nase vorn, besonders bei der Rücklichtqualität. Das Abblendlicht von GD und FD ist überproportional oft verstellt. Allen Baureihen gemein ist die überhöhte Mängelquote der Blinker.



Taugt durchaus als Lastesel: In den i30 GD-Kombi (2012 bis 2017) passen bis zu 1642 Liter Gepäck

BREMSEN

Die älteren i30-Modelle leisten sich weit mehr Mängel im Hinblick auf Fuß- und Handbremsfunktion als der neue PD. Unauffällig sind die Leitungen und Schläuche aller Bauteile. Dafür plagt Bremssehnenverschleiß alle Typen verstärkt, den aktuellen i30 ab der zweiten HU.

UMWELT

An eklatantem Ölverlust leidet der älteste FD, der direkte Nachfolger ist hierbei der Solideste des i30-Trios. AU-Patzer kommen vermehrt beim PD und FD vor. Mangelfreie Abgasanlagen sind ein Schwachpunkt des neuen i30.

FAZIT

Mängelfreie i30-Exemplare liegen in allen Baureihen unter dem Durchschnitt. Die Freude am unaufgeregten Alltagspartner, der zudem mit vielen Karosserieformen punktet, schmälert seine Schwachstellen. Auch wenn der aktuelle Typ PD vergleichsweise haltbarer ist – in den roten Zahlen gärt er hinsichtlich maroder Brems scheiben und Auspuffanlagen. Lenkung, Bremsen und Licht sind Problemzonen der Vorgänger.



MÄNGELEINTEILUNG

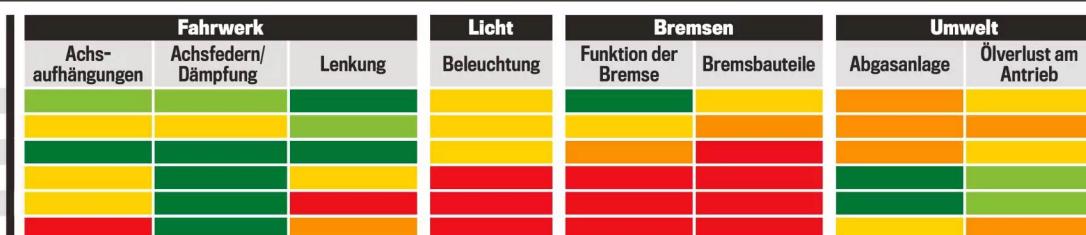
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	44 000	45 000	88,4	89,4	5,0	4,0	6,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	64 000	65 000	80,7	84,7	7,8	5,3	11,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	84 000	88 000	77,5	78,8	9,0	7,6	13,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	116 000	112 000	67,9	71,7	10,1	10,0	22,0	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	127 000	131 000	58,2	64,7	11,7	12,4	30,1	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	138 000	150 000	44,9	56,0	18,9	15,5	36,1	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



besser ■ schlechter ■

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FOTOS: T. BÄDER (3), R. RAIZKE

Aller guten Dinge ist der Dritte

Benannt nach einer Westernstadt, bringt besonders der aktuelle Tucson Coolness auf die Straße. Auch beim TÜV-Termin hängt er den Vorgängertrupp weitgehend ab

Hyundai Tucson (NX4)

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	116 PS (1.6 CRDI) bis 265 PS (1.6 T-GDI PHEV)
Preis	ab 17.000 Euro



DAS IST ER Perfekt für den urbanen Familienalltag. Auf kompakten 4,50 Meter Länge gibt es ausreichend Platz und einen praktisch durchdachten Innenraum mit solider Anmutung – das macht ihn zur Alternative zu VW Tiguan und Co.

DAS KANN ER Eher effizient als dynamisch fahren. Aufgrund der soften Abstimmung ist der Tucson kein Kurvenräuber. Beachtliche Motorenpalette vom braven Spardiesel bis zum munteren Plug-in.

DAS MACHT ÄRGER Abstürze des Infotainmentsystems, Doppelkuppler teils ruckelig, Rückrufe betrafen zuletzt Ausfall der Bremskraftunterstützung und Brandgefahr durch Kurzschluss in der ESP-Einheit.

Hyundai Tucson (TL)

Bauzeit	2015 bis 2020
Motoren	116 PS (1.7 CRDI)/1.6 CRDI) bis 185 PS (2.0 CRDI)
Preis	ab 10.000 Euro



DAS IST ER Die Wiederauferstehung des Tucson mit bulligerer Front und üppigem Platzangebot. Schon die Basisvariante hat u. a. LED-Tagfahrlicht, Freisprecheinrichtung, Klimaanlage und sieben Airbags. 2018 gab's ein dezentes Facelift.

DAS KANN ER Familien komfortabel transportieren und Gepäck verstauen. Den 1.6-Benziner gab es mit und ohne Turbo (132/177 PS), außerdem waren vier Turbodiesel mit 116 bis 185 PS verfügbar.

DAS MACHT ÄRGER Rückrufe betrafen Brandgefahr aufgrund überlasteter ABS-Module und fehlerhafter Motorhaubenbefestigung. Im AUTO BILD-Dauertest erreichte ein 2.0 CRDI 2WD die Note 1–.

Hyundai ix35 (EL)

Bauzeit	2010 bis 2015
Motoren	von 116 PS (1.7 CRDI) bis 184 PS (2.0 CRDI)
Preis	ab 6.000 Euro



DAS IST ER Optisch auffälliger als sein Vorgänger Tucson. Gute Sitze, jedoch ist beim Raumangebot noch Platz nach oben. Front- oder Allradantrieb war erhältlich, die Basisausstattung ist ordentlich.

DAS KANN ER Agil unterwegs sein; das recht straffe Fahrwerk mindert den Komfort aber spürbar.

DAS MACHT ÄRGER Kleinere Verarbeitungsschwächen. Entladene Batterien und defekte Anlasser führen oft zu ADAC-Einsätzen. Rückrufe wegen Versagens der Bremskraftunterstützung beim 1.7 CRDI, des Fahrersitz-Gurtstraffers im Modelljahr 2012 und aufgrund nicht ausreichend gesicherter 12-Volt-Steckdosen (2008 bis 2012).

FAHRWERK

Der Typ NX4 absolviert das Fahrwerkstest so gut wie fehlerfrei. Beim Vorgänger TL stehen die Antriebswellen und Lenkgelenke auf der Mängelliste. Allerdings toppt der ix35 dessen schlechtes Abschneiden bei den Lenkgelenken bei Weitern. Auch in puncto Rost-, Riss- und Bruchschäden hat er die Nase vorn.

LICHT

Die Rollenverteilung ist ähnlich wie oben. Der Tucson Typ NX4 gibt den Musterschüler, der Vorgänger schwächelt, insbesondere beim Abblendlicht. Und der älteste ix35 zeigt klare Defizite bei der vorderen und hinteren Beleuchtung sowie den Blinkern.



Funktional und klar strukturiert: das Cockpit des Tucson (TL; 2015–2020)

BREMSEN

Das Muster setzt sich fort: Der jüngste Tucson brilliert mit perfekter Bremsfunktion und minimalem Bremsscheibenverschleiß. Bei beiden Vorgängern ist die Funktion der Feststellbremse übermäßig fehlerhaft. Am ix35 werden auch Fußbremsen und Bremsscheiben öfter moniert als im Schnitt.

UMWELT

Hier kommt der Neue in die Bredouille: Ölverlust und AU sind seine Problemfelder. Letztere versammeln auch beide Vorläufer über die Maßen. Dafür bereiten die Abgasanlagen aller keine größeren Probleme.

FAZIT

Die Qualität der Modellreihe hat sich augenscheinlich verbessert. Der Tucson NX4 fährt in vielen Disziplinen vorbildlich beim TÜV-Termin vor – nur nicht im Umweltkapitel, da leistet er sich schon früh zu viele Ölündichtigkeiten und AU-Patzer. Die Vorgänger spielen im Mittelfeld, fallen aber beide mit Bremsfunktionsmängeln und defekten Lenkgelenken negativ bei der Hauptuntersuchung auf.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	42.000	45.000	91,9	89,4	3,6	4,0	4,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	62.000	65.000	83,8	84,7	5,5	5,3	10,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	85.000	88.000	78,1	78,8	6,7	7,6	15,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	109.000	112.000	71,5	71,7	9,3	10,0	19,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	122.000	131.000	57,8	64,7	15,8	12,4	26,3	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	143.000	150.000	51,0	56,0	15,5	15,5	33,4	28,4	0,0	0,1

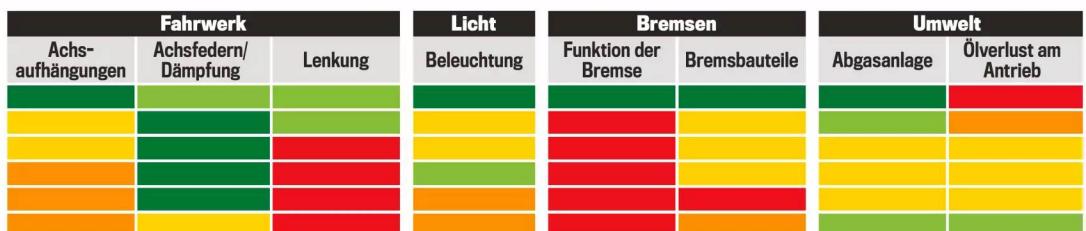


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Tucson (NX4)
4-5 Jahre	Tucson (TL)
6-7 Jahre	Tucson (TL)
8-9 Jahre	Tucson (TL)
10-11 Jahre	ix35
12-13 Jahre	ix35

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



besser ▲ schlechter ▼

Aloha, Kona!

Der Name des Mini-SUV geht auf eine Region auf Hawaii zurück. Ein ähnliches Lebensgefühl stellt sich beim TÜV-Termin ein – es herrscht überwiegend Harmonie



Hyundai Kona	
Bauzeit	2017 bis 2023
Motoren	116 PS (1.6 D) bis 280 PS (2.0 N)
Preis	ab 11000 Euro

DAS IST ER Ein Hipster-SUV aus Südkorea, das hierzulande Städter mit 62 cm hoher Sitzposition und parkfreundlichen 4,17 m Länge erfreut. 17 cm Bodenfreiheit reichen nicht zur Offroad-Karriere. Größentechnisch spielt der Kona in der Liga von Suzuki Vitara und Mazda CX-3. Antriebsvielfalt vom 141-PS-Vollhybrid bis zum 280-PS-Sportmonster Kona N. Der zähe 1,0-Liter-Basisdreiylinder mit 120 PS bietet wenig Drehmoment. 1.6 T-GDI (177-PS-Benziner) und 1.6 CR-Di (150-PS-Diesel, kalt ein übler Nagler) gab's mit Allrad – stets mit Doppelkupplungsautomatik.

DAS KANN ER Agil und handlich fahren. Dank ausreichenden Komforts langstreckentauglich für zwei Reisende und mit seiner Kompaktheit

auch beliebtes City-SUV. Wegen des unübersichtlichen Hecks war eine Rückfahrkamera in den meisten Ausstattungslinien enthalten. Der Laderraum (361 bis 1143 l) fällt kurz, hoch und recht großzügig aus; der Fond geriet eher eng.



Im Kofferraum herrscht Höhe statt Tiefe. Immerhin passen bis zu 1143 Liter hinein

DAS MACHT ÄRGER Die recht harte Federung wird öfter bemängelt. Der 1,6-Liter-Benziner ist kein Sparwunder, im AUTO BILD-Test verbrauchte er 8,9 l/100 km. Als Zugfahrzeug sind auch die Allradversionen nicht wirklich gut geeignet: nur 1250 kg Zuglast. Die originale 12-Volt-Batterie war kurzlebig und dürfte bereits öfter getauscht worden sein. Die Fans des brachialen Kona N mit 280 PS klagen in Foren gern das ruppige und laute Verhalten des Achtkang-Doppelkupplungsgetriebes. Rückrufe betrafen die ESP-Steuerung, die Wählhebelsperre der Automatik, das Notrufmanagement, den Kraftstofffilter sowie die Unterbrechung der Ölversorgung – Risiko von Motorschäden.



Im Fond kann es eng werden, insbesondere um die Knie herum. Die Sitzfläche ist jedoch groß genug

BREMSEN
Sehr solide sind Bremsleitungen und -schläuche sowie die Fußbremsfunktion. Die der Feststellbremse gerät ab vier/fünf Jahren öfter in den Mängelfokus, ebenso nehmen mangelhafte Tragbilder der Bremscheiben zu.

UMWELT
Die Abgasanlage performt anfangs mutigstig, danach nehmen die Mängel etwas zu. Umgekehrt ist die Prüfsituation in puncto Ölverlust. Die AU wird überdurchschnittlich gut bewältigt.

FAZIT
Das koreanische Mini-SUV beweist, dass Größe nicht alles ist, Qualität dafür umso mehr. Die Zahl der mängelfreien Exemplare dominiert in allen Baujahren gegenüber der Vergleichsgruppe. Bei den Sechs- bis Siebenjährigen nehmen Mängel an der Feststellbremse sowie an den Bremscheiben leicht zu. Der jüngste Kona erlaubt sich Patzer wie überflüssige Lichtmängel und – in Maßen – Ölverlust.



MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	36 000	45 000	90,6	89,4	3,5	4,0	5,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	54 000	65 000	88,1	84,7	4,2	5,3	7,7	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	69 000	88 000	85,7	78,8	4,5	7,6	9,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Kona									
4-5 Jahre	Kona									
6-7 Jahre	Kona									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

81

Auf den E-Bruder ist Verlass

Zur Familie des Hyundai Kona gehört seit 2018 auch eine Elektroversion. Die erste Generation macht ihre Sache bei der Hauptuntersuchung recht ordentlich



Hyundai Kona Elektro (Serie 1)

Bauzeit	2018 bis 2023
Motoren	136 PS (39,2-kWh-Akku) bis 204 PS (64-kWh-Akku)
Preis	ab 14 500 Euro

DAS IST ER Das kompakte Trend-SUV – formal im B-SUV-Segment angesiedelt mit zwei Akkugrößen. Dank nur 4,18 Meter Länge ist der funktionale Koreaner stadttauglich. Vorn bequem, hinten zwar geräumig, doch wegen der tiefen Sitzposition und der wenig profilierten Fondbank besteht komfortmäßig noch Luft nach oben. Ab 2020 in Tschechien gebaut; mit dem Facelift 2021 kam Reichweitenzuwachs.

DAS KANN ER Durchaus mit Reichweite überzeugen: Ein Kona Elektro mit dem größeren, voll aufgeladenen 64-kWh-Akku schaffte im AUTO BILD-Reichweitentest bei 130 km/h immerhin 336 km. Von 10-80 Prozent Ladung braucht er am Schnelllader aber eine volle Stunde. Die Version mit dem klei-

neren Akku bietet sich für die Langstrecke weniger an. Die stärkere 204-PS-Version verfügt mit Spurkraft, fällt dafür aber recht heftig über die Vorderräder her. Die 136-PS-Version wirkt da ausgeglichener. Allrad gab's für den E-Kona nicht.



Qualität dominiert im klar strukturierten Cockpit samt griffigem Lenkrad

DAS MACHT ÄRGER Verschleiß von Bremsscheiben und -belägen, die wegen der Rekuperationsfunktion unter Nichtgebrauch und abnehmenden Reibwerten leiden – typisch für Elektroautos. Die Akkugarantie ist auf acht Jahre und 160 000 Kilometer begrenzt. Ein Kompletttausch kostet 22 000 Euro, das Wechseln einzelner Module ist aber ebenfalls möglich. Das Navi ist veraltet; Reisen besser per Lade-App planen. Die reichweitenverlängernde Wärmepumpe war aufpreispflichtig, nicht jedes Exemplar hat sie. Der 11-kW-Bordlader (ab Facelift 2021) ist wichtig, sonst zieht der Kona nur 7,2 kW an der Wallbox. Rückruf wegen fehlerhafter Hochvoltbatterie – Kurzschlussgefahr.

FAHRWERK

Im Fahrwerkspaket erntet der Hyundai Kona Elektro durchweg Bestnoten: null Fehler an Achsaufhängungen, Antriebswellen sowie an Lenkanlage und -gelenken. Rost kommt nicht vor. Lediglich sehr selten werden Federn und Dämpfer der Fünfjährigen moniert.

LICHT

Nicht fehlerfrei, aber im Vergleich unterdurchschnittlich oft kommt verstelltes Abblendlicht vor. Vordere und hintere Beleuchtung werden vereinzelt beanstandet, die Blinker im Schnitt minimal häufiger.



Von gestern: Bei einer Ladeleistung von 44 bis 77 kW erfordert das LaT den an der Schnellladesäule Geduld

BREMSEN

Die Fußbremsfunktion wird von den Prüfern selten beanstandet, die Bremsleitungen und -schläuche sowie die Funktion der Feststellbremse gar nicht. Die Farbe Orange in der Bremsbauteile-Spalte verdankt das Elektro-SUV dem Bremsscheibenverschleiß, der den Mängelschnitt leicht toppt.

UMWELT

Im Umweltkapitel kann lediglich Ölverlust am Antrieb einem E-Auto zum Verhängnis werden. Beim Kona Elektro ist dies aber nicht der Fall, macht 0,0 Fehlerpunkte.

FAZIT

Noch ist der Kona Elektro recht jung und leistet sich keine großen Patzer bei der HU. Wie viele E-Autos leidet auch er unter Mängeln an den Bremsscheiben. Diese werden in Mitleidenschaft gezogen, wenn der Fahrer die Rekuperation nutzt und so zu selten die Bremse betätigt. Weniger kostenintensiv sind Lichtmängel, dennoch sollten Gebrauchtkäufer einen genauen Blick auf Blinker und Abblendlicht werfen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	37 000	45 000	90,8	89,4	4,4	4,0	4,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	51 000	65 000	89,5	84,7	4,1	5,3	6,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Kona Elektro									
4-5 Jahre	Kona Elektro									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

Bislang gut in Form

Hyundai präsentierte mit dem Ioniq 5 einen Stromer, der Maßstäbe setzt. Schnelles Laden, Power und acht Jahre Garantie überzeugen. Die Qualität auch?



Hyundai Ioniq 5

Bauzeit	2021 bis heute
Motoren	125 kW (170 PS) bis 478 kW (650 PS)
Preis	ab 21500 Euro

DAS IST ER Ein richtig großes Auto (4,65 m lang, 1,89 m breit), verpackt in der Hülle eines eleganten Kompaktwagens. Das „Crossover Utility Vehicle“, so Hyundai, erschien 2021 mit Heckantrieb (170 bis 228 PS) und Allrad (235 bis 325 PS). Der Akku speichert je nach Version 58 bis 84 kWh. Das sportliche Topmodell Ioniq 5N leistet sagenhafte 650 PS. Auffällig sind bei allen Modellen der lange Radstand von drei Metern, knappe Überhänge sowie sehr große Räder ab 19 Zoll. Ein erstes Facelift 2023 brachte eine breitere Antriebspalette, das zweite im Sommer 2024 nochmals stärkere Motoren und mehr Batteriespeicher. Größter Vorteil des Ioniq 5 ist sein 800-Volt-Bordnetz, das schnelles Nachladen ermöglicht.

DAS KANN ER Leise und komfortabel verwöhnen. Der Ioniq 5 bietet viel Platz und vor allem hinten luxuriöse Beinfreiheit. Der Kofferraum hinten fasst 450 Liter, der vordere weitere 20 Liter. Die durchdachte Bedienung erleichtert ein Mix von



Gelingenes Cockpit: Die Bedienung ist übersichtlich und schnell zu verstehen

großem Display mit Drehknöpfen für wichtige Funktionen. Die umfangreiche Basisausstattung lässt sich aufstocken bis hin zur Wärme-pumpe, die den Ioniq 5 vorheizt oder kühlt. Der fast zwei Tonnen schwere Brocken fährt erstaunlich behände, wird bei 185 km/h abgeregt (abgesehen vom 5N), verbraucht je nach Fahrweise und Jahreszeit 13 bis 20 kWh/100 km und schafft Reichweiten zwischen 350 und 500 Kilometer.

DAS MACHT ÄRGER In der City stört die Größe, vor allem aber der Wendekreis von 12,7 m. Kunden klagen über entladene Bordbatterien, nervige Assistenten, Hartplastik im Kofferraum und ausgefallene Wechselrichter. Ersatzteile und Versicherung sind teuer.



Der Kofferraum schluckt 410 Liter und weitere 40 Liter unterm Boden. Das Hartplastik ist kratzempfindlich

BREMSEN

Sind oft ein Schwachpunkt von Elektroautos, vor allem, wenn statt der Bremse vorwiegend die Rekuperation genutzt wurde. Beim Ionia 5 funktionieren Fuß- und Feststellbremse durchweg einwandfrei, Bremsleitungen und -schläuche zeigen null Fehler. Die Brems Scheiben (bei diesem Modell ungewöhnlich teuer) bewegen sich mängelquotentechnisch im Mittelfeld.

Umwelt

Hier haben die TÜV-Prüfer absolut nichts zu meckern. Mängelquote 0,0 in allen Disziplinen.

FAZIT

Zwar fährt der Ioniq 5 noch nicht lange auf den Straßen, doch er rechtfertigt seinen hohen Preis bislang mit guter Qualität. Bis auf einzelne Schwächen wie Abblendlicht und Lenkgelenke steht Hyundais E-Auto vorbildlich da und verspricht den Käufern sorgenfreien Besitz. Acht Jahre Garantie lassen ruhig schlafen, Ersatzteile und Versicherung gehen jedoch ins Geld. Der Wertverlust bleibt schwer zu kalkulieren.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	46 000	45 000	93,0	89,4	2,1	4,0	4,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Ioniq 5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FOTOS: O. TRICHL

besser ↗ schlechter ↘

Sag Ja zum JA

Gut gewürzt hat Kia sein aktuelles Picanto-Modell: Der nutzwertige Korea-Knirps ist robust. Beim Vorgänger haben die Prüfer mit bitterem Beigeschmack zu kämpfen

Kia Picanto III (JA)

Bauzeit	2017 bis heute
Motoren	67 PS (1.0 MPI) bis 100 PS (1.0 T-GDI)
Preis	ab 6800 Euro



DAS IST ER Optisch markanter und – gerade in der Topversion GT-Line (Foto o.) – sportlicher. Ansonsten ist der Korea-Knirps basic im besten Sinne. Gegen Aufpreis gibt es mehr Komfort, Assistenten und Konnektivität. Innenraum und Kofferraum sind alltagstauglich, Verarbeitung und Materialien im Vergleich zu Mitbewerbern mustergültig. 2020 gab's ein Facelift light, 2024 ein umfangreicheres inklusive aggressiverer Front.

DAS KANN ER Anständig und ausreichend spritzig von A nach B fahren. Die 67-PS-Version genügt anspruchsloser Pendlerroutine, mit 100 Turbo-PS werden Ur-GTI-Erinnerungen geweckt. Letztere sind

auch ein Verdienst der knackigen Lenkung und des gut abgestuften Schaltgetriebes.

DAS MACHT ÄRGER Da Kia sieben Jahre Neuwagengarantie gibt: wenig. Der Benzin-Direkteinspritzer kann bei hohen Laufleistungen konstruktionsbedingte Verkokungen zeigen. Die Versionen mit Wandlerautomatik sind relativ durstig. Vereinzelt schwächtelt die Innenraumbelüftung. Ältere Exemplare sind nicht immer so perfekt verarbeitet wie jüngere. Zwei Rückrufe 2024: möglicher Motorausfall durch Kurzschluss im Abgasrückführungsventil und fehlerhafter intelligenter Geschwindigkeitsassistent.

Kia Picanto II (TA)

Bauzeit	2011 bis 2017
Motoren	67 PS (1.0 LPG) bis 86 PS (1.2)
Preis	ab 2300 Euro



2011 bis 2017

DAS IST ER Kulleraugenfrei und rundum überarbeitet in zweiter Generation. Um sechs Zentimeter verlängert (3,60 m), wovon minimal Innenraum und Kofferraum sowie verstärkt der Fußgängerschutz profitieren. Zudem der erste Kleinstwagen mit einem optionalen Knieairbag. Für Technikfreaks gab's Features wie ein Keyless-Go-System und elektrisch anklappbare Außenspiegel.

DAS KANN ER Den vernünftigen Stadtflitzer geben, ordentliches Sitzen und moderate Fixkosten inklusive. Serienmäßig mit ESP und wahlweise als Benzinier und für Sparfüchse mit LPG-Antrieb. Kein Tipp ist die träge Automatik der 1,2-Liter-Version. Das Fahrwerk fällt deutlich straffer aus als beim Vorgänger, was nicht jedem gefällt.

DAS MACHT ÄRGER Defektfallige LPG-Autogasmodelle bei hohen Laufleistungen; schwach ausgelegte Klimaanlage. Häufige Pannenursachen beim ADAC: Starterbatterie und Zündkerzen. Zwei Rückrufe betrafen schwergängige Bremssättel hinten und fehlerhafte Benzineitungen. Betroffen sind jeweils Exemplare, die zwischen 2011 und 2012 produziert wurden.

FAHRWERK

Der Typ JA startet mit fehlerfreien Achsaufhängungen, die Mängelquote bei der zweiten/dritten HU bleiben unter dem Schnitt. Kritischer sind die Werte beim Vorgänger. Top bei beiden: Federn und Dämpfer. Während die Lenkung beim JA unauffällig bleibt, schwächeln Lenkanlage und -gelenke des 8- bis 9-jährigen TA.

LICHT

Durchwachsen: Während beim aktuellen Picanto Lichtmängel vorn und versteltes Abblendlicht (zweite HU) für rote Zahlen sorgen, sind es beim Vorgänger fehlerhafte Rück- und Frontbeleuchtung. Solide bei beiden Modellen: die Blinkanlage.



Als Crossover hat Kia die exklusive X-Line optisch in Szene gesetzt – ein Mikro-SUV für die Stadt

BREMSEN

Der JA erfreut die Prüfer mit perfekten Bremsleitungen/-schläuchen und unauffälligen Scheiben. Wenig zu kritisieren gibt's an der Bremsfunktion mit Ausnahme der Handbremse (dritte HU). Ein Mangelhaft bekommt der TA: Besonders Handbremse, Bremsleitungen und -scheiben patzen.

UMWELT

Viel grün für beide Typen, die Abgasanlagen halten bis ins Alter. Ausgerechnet der JA kleckert bei der ersten HU zu oft Öl und kratzt an der kritischen Marke. Die AU wird dem TA schon mal zum Verhängnis.

FAZIT

So klein und handlich ist der Picanto die perfekte Zutat für den Stadtverkehr. Der aktuelle Typ JA macht zudem wenig Sorgen mit Blick auf den anstehenden TÜV-Termin. Knapp 92 Prozent der Exemplare absolvieren die erste HU mängelfrei. Das Ergebnis des Vorgänger-Modells TA wird nicht allen Haltern schmecken. Achsaufhängungen und Bremsen ernten zu viele rote Zahlen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	28 000	45 000	91,9	89,4	3,3	4,0	4,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	43 000	65 000	87,2	84,7	5,3	5,3	7,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	59 000	88 000	84,3	78,8	6,2	7,6	9,6	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	76 000	112 000	67,4	71,7	10,8	10,0	21,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	87 000	131 000	61,4	64,7	12,1	12,4	26,5	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	97 000	150 000	53,1	56,0	13,3	15,5	33,4	28,4	0,2	0,1

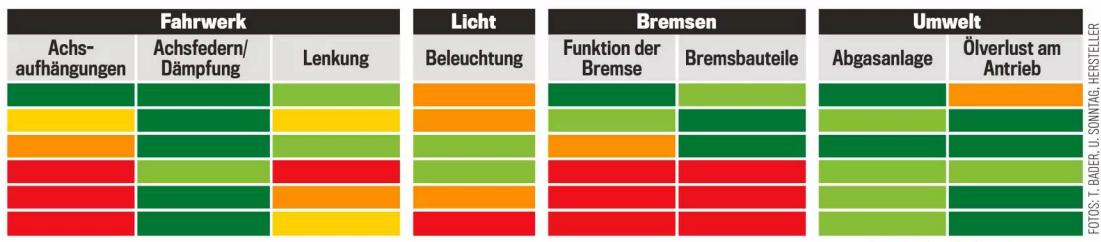


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Picanto (JA)
4-5 Jahre	Picanto (JA)
6-7 Jahre	Picanto (JA)
8-9 Jahre	Picanto (TA)
10-11 Jahre	Picanto (TA)
12-13 Jahre	Picanto (TA)

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



Nicht erst im Alter gebrechlich

Kia baut sein SUV in Europa für europäischen Geschmack - so machte der Sportage schnell Karriere. Doch seine Schwächen konnten ihm die Koreaner nicht austreiben

Kia Sportage V (NQ5)

Bauzeit	2021 bis heute
Motoren	115 PS (1.6 CRDi) bis 265 PS (1.6 T-GD PHEV)
Preis	ab 21000 Euro



DAS IST ER Technisch ein Zwilling des Hyundai Tucson, kaum größer, dafür markanter als die Vorgänger. Das Dieselangebot schrumpfte zugunsten Benzin-Mild- und Plug-in-Hybriden mit 150 bis 265 PS.

DAS KANN ER Mit moderner Technik beeindrucken. Das breite Display kann auch verwirren, der Vollhybrid verwöhnt mit Wandlerautomatik plus Allradantrieb. Beim Handling tendiert diese Generation in Richtung europäische Straffheit. Facelift 2025 mit neuem Infotainment, Tagfahllicht und Rädern.

DAS MACHT ÄRGER Kühlmittelverlust. Ein 1.6-Diesel fiel im AUTO BILD-Dauertest mit Motorschaden vorzeitig aus.

Kia Sportage IV (QL)

Bauzeit	2016 bis 2021
Motoren	115 PS (1.6 CRDi, 1.7 CRDi) bis 185 PS (2.0 CRDi)
Preis	ab 12000 Euro



DAS IST ER Das beliebte Kompakt-SUV war beim Debüt Kias Bestseller. Ordentlicher Praxisnutzen (491 bis 1492 Liter Laderaum), gute Ausstattung und sieben Jahre Garantie gefielen den Käufern.

DAS KANN ER Mit solider Verarbeitung, Komfort und konkurrenzfähigen Motoren auftrumpfen. Das Facelift 2018 brachte eine Mildhybridvariante des 2.0 CRDi sowie eine Achtstufen-Wandlerautomatik.

DAS MACHT ÄRGER Einige Besitzer klagen über irritierte Assistenten, ausfallende Klimaanlagen und ruckende Doppelkupplungsgetriebe. Rückrufe wegen Brandgefahr am ABS/ESP-Steuergerät (2021) und Kurzschluss im E-Zuheizer (2022).

Kia Sportage III (SL)

Bauzeit	2010 bis 2015
Motoren	115 PS (1.7 CRDi) bis 184 PS (2.0 CRDi)
Preis	ab 6500 Euro



DAS IST ER Ein SUV, das optisch und technisch mit Europäern mithält. Das Design von Peter Schreyer (früher bei VW/Audi) bietet genug Platz, aber maue Sicht nach hinten. Das Facelift Anfang 2014 mit LED-Licht und frischem Interieur.

DAS KANN ER Mit Sicherheit überzeugen. Im Euro-NCAP-Crashtest heimste der Sportage 2010 das beste Ergebnis seiner Klasse ein.

DAS MACHT ÄRGER Note 1 im AUTO BILD-Dauertest. Die Kupplungen verschleißt flott; Diesel bis 2012 fallen mit Motorschäden auf, ParkSENSOREN konnten spinnen. Rückrufe betrafen Probleme mit Bremskraftverstärkern und Gurtstraffern des Fahrersitzes.

FAHRWERK

Hat der aktuelle Sportage V noch eine weiße Weste, so fallen beim IVer durchgängig defekte Lenkgelenke auf. Noch schlechter sieht es bei der Generation III aus: Die fragilen Achsaufhängungen liegen weit über dem Durchschnitt der Mängelquote; auch wegen Rost und Bruchschäden verweigern TÜV-Prüfer immer mal wieder die Plakette.

LICHT

Die beiden älteren Sportage haben Defekte an vorderer Beleuchtung und Blinkanlage. Beim IVer kommen Probleme an Rücklichtern und Abblendlicht hinzu.



Der Laderaum der vierten Generation (Foto) fasst einen Koffer mehr als der Vorgänger: 503 bis 1492 Liter

BREMSEN

Beim Sportage III und IV liegen die Probleme an der Feststellbremse in allen Altersklassen deutlich über dem Schnitt. Dass die Bremscheiben schon ab der dritten HU häufiger durch schlechte Funktion auffallen, kann ins Geld gehen. Bremschläuche und -leitungen halten durch.

UMWELT

Alle Generationen scheitern öfter als im Schnitt an der Abgasuntersuchung! Und ausgerechnet die jüngsten Modelle fahren mit öfter mal undichten Antrieben vor. Die Abgasanlagen sind durchweg unauffällig.

FAZIT

So glänzend der Sportage im Laden und bei den Käufern anfangs auftritt, so wenig überzeugt seine Langzeitqualität, je älter das Auto wird. Schwachpunkte wie anfällige Bremscheiben und defekte Lenkungen ziehen sich wie ein roter Faden durch die TÜV-Urteile. Beim ältesten Modell bereiten Beleuchtung und Achsaufhängungen zusätzliche Sorgen, das jüngste zeigt Ölverlust schon beim ersten Untersuchungstermin.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	38 000	45 000	93,4	89,4	2,6	4,0	4,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	62 000	65 000	83,6	84,7	5,8	5,3	10,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	88 000	88 000	78,4	78,8	7,0	7,6	14,6	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	110 000	112 000	73,8	71,7	7,8	10,0	18,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	131 000	131 000	58,5	64,7	12,7	12,4	28,8	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	146 000	150 000	50,3	56,0	14,1	15,5	35,6	28,4	0,0	0,1

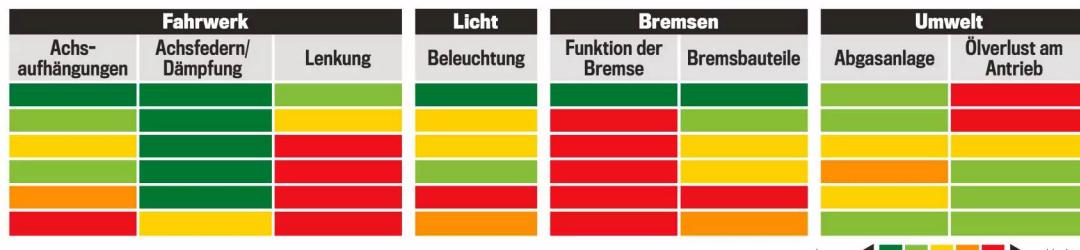
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Alter	Typ
2-3 Jahre	Sportage V
4-5 Jahre	Sportage IV
6-7 Jahre	Sportage IV
8-9 Jahre	Sportage IV
10-11 Jahre	Sportage III
12-13 Jahre	Sportage III

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



Mit Leichtigkeit an die Spitze

Bei der HU kommt dieser japanische Kleinwagen groß raus: Die Jüngsten des Typs DJ sind die zuverlässigsten Autos bei der ersten Prüfung – und auch Ältere noch gut

Mazda 2 (DJ)

Bauzeit	2014 bis 2025
Motoren	75 PS (Skyactive-G 75) bis 115 PS (Skyactive-G 115)
Preis	ab 6000 Euro



DAS IST ER Ein Leichtgewicht – die Basis wiegt unter 1100 Kilo. Gegenüber dem Vorgänger markanter gestylt, mit großem Grill, scharfen Kanten auf Motorhaube und Kotflügeln. Mit 14 Zentimeter Längenwachstum erwachsener geworden, ein Raumwunder ist die dritte Generation des Mazda 2 aber nicht. Die Benziner haben Hubraum statt Turbo. Mit dem Facelift 2020 kamen zwei 1,5-Liter-Versionen mit 75 und 90 PS sowie ein Mildhybrid. Ein weiteres Facelift brachte Anfang 2023 u. a. LED-Scheinwerfer und neue Vordersitze.

DAS KANN ER Mit seiner direkten Lenkung und knackigen Schaltung

begeistern. Die stärkeren Motoren ermöglichen durchaus sportliches Vorankommen. Dazu passt das Cockpit mit seinem großen Drehzahlmesser und dem Dreispeichenlenkrad. Alle Benziner und der einzige Diesel haben allesamt 1,5 Liter Hubraum, los geht es bei 75 PS, der Diesel hat 105 PS.

DAS MACHT ÄRGER Die eingesetzten Skyactiv-Aggregate brauchen nicht mehr zeitgemäße hohe Drehzahlen für die volle Leistungsausbeute. Die Elastizität der Saugmotoren ist ebenfalls eher von gestern. Einige Rückrufe, u. a. wegen Korrosion der Kraftstoff-Hochdruckleitung, Motorschadengefahr durch fehlerhafte Verbrennung, Brandgefahr wegen defekter Gleichstromwandler.

Mazda 2 (DE)

Bauzeit	2007 bis 2014
Motoren	75 PS (1.3 MZR) bis 103 PS (1.5 MZR)
Preis	ab 1600 Euro



DAS IST ER Etwas leichter als Generation 1 und schwungvoll unterwegs, dafür aber überall auch etwas enger. Sein eher straffes Fahrwerk und die übrige Plattform teilt sich der Typ DE mit seinem Technikzwilling Ford Fiesta. Mit sechs Airbags und ESP war das Sicherheitspaket bei Markteinführung für diese Fahrzeugklasse umfangreich.

DAS KANN ER Sich dank seines gut abgestimmten Fahrwerks präzise lenken lassen. Nur mäßig allerdings ist der Geradeauslauf. Die Motoren reichen von 75 bis 103 PS. Verarbeitung und Materialien innen sind eher schlicht, aber haltbar. Mit dem Facelift 2010 bekam der vordere Stoßfänger eine Überarbeitung.

DAS MACHT ÄRGER Anfangs mangelhafte Radlager, die aber im Rahmen der Garantie ersetzt wurden. Für Probleme beim Einparken sorgen die schlechte Rundumsicht und ein großer Wendekreis. Der stärkste Benziner mit 103 PS ist flott, aber leider auch sehr durstig. Die ADAC-Pannenstatistik zeigt Ausschläge nur für die Baujahre 2013 und 2014. Rückrufe betrafen mangelhafte Airbagsysteme, bruchgefährdete Sitz-einstellungen und fehlerhafte Verschraubungen am Fahrwerk.

FAHRWERK

Beim älteren Typ DE führen ausgeschlagene Trag- oder Führungsgelenke an den Achsaufhängungen sowie ausgeschlagene Spurstanzenköpfe an den Lenkgelenken zu hohen Mängelquoten. In allen anderen Kategorien steht der alte 2er recht zuverlässig da. Am aktuellen DJ haben die Prüfer bei den ersten zwei Untersuchungen fast nie, danach noch immer seltener als im Schnitt etwas auszusetzen.

LICHT

Die Blinker sind nahezu perfekt, das hintere Licht ist ebenfalls weniger anfällig als im Schnitt. Verstellte Scheinwerfer kommen nach acht oder mehr Jahren vor, Mängel an den Rücklichtern schon früher.



Sportlicher angehaut: Im Cockpit des Typ DE steckt ein Dreispeichen-Multifunktionslenkrad

BREMSEN

Bis auf zwei Mini-Ausreißer der Bremsleistungen von 8-/9- (älteste DJ) sowie 12-/13-Jährigen (DE) einfach vorbildlich. Fuß- und Feststellbremse sind ebenso selten mängelbehaftet wie die Bremsschlüsse und die Bremsscheiben.

UMWELT

Hier liegen beide Typen ganz weit vorn. Ölverlust kommt bis ins hohe Alter nur selten vor. Die Abgasanlagen des DJ sind fast fehlerfrei, die des Vorgängers gehen noch als solide durch. Die AU ist für beide nur in Ausnahmen eine Herausforderung.

FAZIT

Glückwunsch an Mazda zum technisch extrem zuverlässigen Typ DJ, der mit knapp über vier Meter Länge zu den großen unter den Kleinwagen gehört. Trotz Kostendruck in dieser Klasse zeigen alle Baugruppen Steherqualitäten, mit Abstrichen nur beim Licht. Selbst Achsaufhängungen und die Lenkung bleiben im Alter stabil, was man vom Vorgänger, der im Übrigen auch ein ordentliches Bild abgibt, nicht behaupten kann.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt



Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	29 000	45 000	95,3	89,4	1,8	4,0	2,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	47 000	65 000	89,1	84,7	6,0	5,3	4,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	70 000	88 000	84,0	78,8	6,7	7,6	9,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	89 000	112 000	79,7	71,7	8,4	10,0	11,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	95 000	131 000	67,1	64,7	12,4	12,4	20,5	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	109 000	150 000	56,7	56,0	13,9	15,5	29,4	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



FOTOS: T. BAUDER, R. RATZE

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

Finde den Fehler

Mit flotter Optik und technischen Finessen punktet der Mazda 3 als Gebrauchter. Bei der HU erweist sich der Japaner als grundsätzlich robust, aber nicht frei von Mängeln

Mazda 3 (BP)

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	116 PS (Skyactive-D 1.8) bis 186 PS (e-Skyactive-X 2.0 M Hybrid)
Preis	ab 15 000 Euro



DAS IST ER Ziemlich scharf designed, was jedoch Platz im Innenraum kostet. Neben der selbstbewussten Optik beeindruckt am Typ BP der technisch aufwendige Selbstzündender-Benziner mit Mildhybridtechnik und Zylinderabschaltung.

DAS KANN ER Als Skyactiv-X (180/186 PS) sparsam, aber auch etwas zäh sein. Automatik und Allrad sind Optionen; seit 2024 gibt es einen 2,5-Liter mit 140 PS; mit dem Facelift 2021 verschwand der Diesel.

DAS MACHT ÄRGER Die teilweise dürftige Qualitätsanmutung. Zwei Rückrufe betrafen Softwarefehler in der Motorsteuerung (Startschwierigkeiten) sowie in der Airbag- und Gurtüberwachung.

Mazda 3 (BM)

Bauzeit	2013 bis 2019
Motoren	100 PS (Skyactive-G 100) bis 165 PS (Skyactive-G 165)
Preis	ab 8000 Euro



DAS IST ER Wertstabil, genau wie sein Vorgänger und sein Nachfolger. Er streckt sich auf 4,46 Meter, der Radstand ist sechs Zentimeter länger geworden, was innen zu spüren ist. Statt Turbo setzt Mazda auf Hubraum. Facelift 2017.

DAS KANN ER Homogene Kraftentfaltung der Sauger, die Diesel haben ordentlich Drehmoment. Wer regelmäßig viel zu transportieren hat, sollte zum 165-PS-Benziner oder zum 150-PS-Diesel greifen. Gefällig: klare Anzeigen, Bedienung per Dreh-Drück-Steller.

DAS MACHT ÄRGER Das langsame Infotainment kommt nicht gut an. Rückrufe wegen des Bremsassistenten und der Motorsteuerung.

Mazda 3 (BL)

Bauzeit	2009 bis 2013
Motoren	105 PS (1.6) bis 260 PS (2.3 MPS)
Preis	ab 3000 Euro



DAS IST ER Viel länger als der Klassenrivale VW Golf. Die Verarbeitung ist gut, innen geht es eher eng zu, die Sitze passen aber auch größeren Menschen. ESP war Serie.

DAS KANN ER Der 1,6-Liter-Basismotor mit 105 PS ist lebhaft, aber etwas rau. Der MPS (260 PS) war Mazdas letzter Hot Hatch. Unauffällig arbeitet der 1,6er-PSA-Diesel (109/115 PS). Die 2,2-Liter-Selbstzündler mit 150 oder 185 PS machen richtig Freude. Federung und Lenkgefühl arbeiten eher mäßig.

DAS MACHT ÄRGER Nichts im AUTO BILD-Dauertest 2011 eines Mazda 3 1.6 MZR – Note 1. Rückrufe: Sitz-einsteller und korrosionsbedingt zufallende Heckklappen.

FAHRWERK

Fast perfekt erledigt der aktuelle BP das Fahrwerkskapitel. Alte BM und der BL ließen dagegen gern mal unter defekten Achsanhängungen, der BM zudem vor allem unter gebrochenen Federn. Mängel an der Lenkung sind ein BM- und BL-Thema. Die Antriebswellen sind über alle Typen hinweg eine solide Angelegenheit.

LICHT

Das Abblendlicht ist stets besser als der Klassenschnitt. Auch die Blinker funktionieren sehr zuverlässig. Erhöhte Mängelquoten an der vorderen Beleuchtung finden sich bei BM und BL. An Letzterem versagen zu dem ab und an die Rücklichter.



Nicht jedermann's Geschmack, aber selten und eher günstig: BM und BL (Foto) gibt es auch als Stufenheck

BREMSEN

Keine Sternstunde: Der aktuelle BP zeigt bei der zweiten Prüfung sechsmal häufiger Mängel an der Fußbremse als im Schnitt. Auch der Vorgänger BM dürfte hier gern besser sein. Ältere BM zeigen zudem korrodierende Bremsleitungen, der BL defekte Bremsschläuche. An BP und BM verschleißt zudem die Scheiben übermäßig. Top dagegen ist die Feststellbremse.

UMWELT

Sehr gut: Fast alle Werte liegen besser als der Schnitt. Löchrige Abgasanlagen und Öllecks sind relativ selten, auch kommt der Mazda 3 in der Regel locker durch die AU.

FAZIT

Das kann sich sehen lassen: Bis auf die ältesten BM besteht der Mazda 3 die Hauptuntersuchung häufiger als das Durchschnittsauto. Der BL geht mit Fug und Recht als zuverlässiger Begleiter durch, während sein Nachfolger BM mit Mängeln an Federn/Dämpfern, der Lenkung und der Bremsanlage zu kämpfen hat. Der aktuelle BP übernimmt die Bremsenprobleme des Vorgängers, ist sonst aber top.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	38 000	45 000	92,1	89,4	2,6	4,0	5,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	62 000	65 000	88,5	84,7	3,1	5,3	8,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	81 000	88 000	78,6	78,8	8,3	7,6	13,1	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	107 000	112 000	75,5	71,7	9,3	10,0	15,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	124 000	131 000	67,5	64,7	9,3	12,4	23,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	128 000	150 000	60,2	56,0	18,9	15,5	20,9	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	3 (BP)									
4-5 Jahre	3 (BP)									
6-7 Jahre	3 (BM)									
8-9 Jahre	3 (BM)									
10-11 Jahre	3 (BM)									
12-13 Jahre	3 (BL)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

Das Susi-Sorglos-SUV

Wer einen Gebrauchten sucht, der keine Sorgen macht, kann mit dem CX-3 glücklich werden. Die HU absolviert der kleine Japaner besonders oft mängelfrei



Mazda CX-3

Bauzeit: 2015 bis 2022
Motoren: 105 PS (Diesel) bis 150 PS (Benziner)
Preis: ab 10 000 Euro

DAS IST ER Ein gekonnt aufgebockter Kleinwagen. Seine guten Gene verdankt er dem Mazda 2. Wer Dynamik und Stil im Kleinformat sucht, der liegt mit dem CX-3 ziemlich richtig. Die modisch abfallende Dachlinie kostet allerdings Platz und schränkt die Sicht nach hinten ein. Die Skyactiv-Motoren sind aus anderen Mazda-Modellen bekannt: Der 2,0-Liter-Benziner (120 bis 150 PS) verzichtet auf Turboaufladung, der 1,5-Liter-Diesel spielt hierzulande kaum eine Rolle. 2022 endete die Reise des CX-3 in Deutschland, Mazda ersetzt ihn durch den etwas größeren CX-30.

DAS KANN ER Mit ambitioniertem Fahrverhalten, sparsamen Motoren und guter Ausstattung überzeugen. Dabei ist der CX-3 eher ein

Auto für die Kurzstrecke oder den Wochenendausflug zu zweit, dann reicht das Kofferraumvolumen (350 bis 1260 Liter). Der Platz auf den Rücksitzen ist ziemlich knapp bemessen. Bei der Fahrwerksabstimmung setzte Mazda auf Sportlichkeit: Straff und trocken federt der



Nichts für Große: Auch in der ersten Reihe ist der CX-3 recht knapp geschnitten

CX-3, was aber zur direkten Lenkung passt. Funktional statt verspielt: der klar gestaltete Innenraum. Zum Facelift 2018 ersetzte Mazda den Handbremshebel durch eine elektrische Parkbremse, fügte einen neuen 1.8er-Turbodiesel (115 PS, Euro 6d TEMP) hinzu, bot optionales LED-Matrix-Licht und bessere Vordersitze. Auch das Infotainment wurde optimiert.

DAS MACHT ÄRGER Wenig Dämmerung macht den CX-3 laut. Oft moniert: das hakelige Schaltgetriebe. Die Wandlerautomatik indes arbeitet träge. Startvorgang und Reaktionszeiten des Navis sind mau, ab dem Facelift wurde es etwas besser. 15 Rückrufe, etwa wegen Fehler an der Kraftstoffpumpe und einiger Elektronik- und Mechanikpannen.

FAHRWERK

In diesem Kapitel zeigt sich der CX-3 fast mängelfrei. Fahrwerk, Lenkung und Antriebswellen bleiben über Jahre unauffällig. Rost ist kein Thema. Bei den Vier- bis Fünfjährigen tauchen vereinzelt Beanstandungen an Federn und Dämpfern auf.

LICHT

Die Mängelquote von Tagfahr- und Nebellicht liegt klar über dem Schnitt; die höchste Mängelquote verzeichnen Vier- bis Fünfjährige. Abblendlicht und Rückleuchten schneiden besser ab. In den beiden jüngsten Altersklassen fällt die Blinkanlage überdurchschnittlich oft auf, die Werte liegen aber nur leicht über dem Gesamtmittel.



Der Skyactiv-G 150 kam serienmäßig mit Allrad - und damit auch im Schnee gut klar. Beim Diesel optional

BREMSEN

Leitungen, Schläuche und Funktion der Bremse sind unauffällig. Aber: Ganz junge CX-3 liegen mit einem mangelhaften Tragbild der Brems Scheiben fast dreifach über dem Schnitt, auch die Quote der Vier- bis Fünfjährigen bleibt erhöht. Bei den Alten sieht es in diesem Punkt besser aus - möglich, weil sie schon durchrepariert sind?

UMWELT

Ölverlust ist eine Ausnahme, und die Abgasuntersuchung wird meist bestanden. Rostende Abgasanlagen kommen kaum vor.

FAZIT

Vor dem TÜV-Termin Bremsscheiben und die vordere Beleuchtung kontrollieren. Wenn hier alles passt, gibt's in der Regel eine frische Plakette. Nur ausnahmsweise ölen die Stoßdämpfer, sind mal Lenkgelenke oder Querlenker verschlossen. Doch Schwächen treten insgesamt so selten auf, dass der CX-3 auch im Alter einstellige Durchfallquoten belohnt. Zugute kommen dem Klein-SUV dabei die vergleichsweise geringen Laufleistungen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	32 000	45 000	90,2	89,4	4,2	4,0	5,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	48 000	65 000	85,5	84,7	6,2	5,3	8,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	70 000	88 000	84,9	78,8	7,1	7,6	7,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	86 000	112 000	82,0	71,7	8,3	10,0	9,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	CX-3									
4-5 Jahre	CX-3									
6-7 Jahre	CX-3									
8-9 Jahre	CX-3									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

FOTOS: T. BÄDER (2), C. BITTMANN

Gute Besserung

Der CX-5 ist ein Dauerbrenner, der im Alltag mit durchdachter Unauffälligkeit punktet. Bei der Prüfung ist die zweite Generation deutlich unauffälliger als der Vorgänger

Mazda CX-5 (KF)

Bauzeit	2017 bis heute
Motoren	150 PS (2.2 D) bis 194 PS (2.5 G)
Preis	ab 15 000 Euro



DAS IST ER Kantiger und schnittiger als sein Vorgänger, nobler ausgerüstet und drei Zentimeter flacher. Die Proportionen haben sich allerdings kaum verschoben, der Radstand ist unverändert, das Modell ist seinem Konzept treu geblieben. Innen- und Kofferraum des Kompakt-SUV sind etwas großzügiger, bieten einer vierköpfigen Familie samt Gepäck genug Platz. Serie sind neun Airbags, Notbremsassistent und Fußgängererkennung mit Notbremsautomatik.

DAS KANN ER Sich unkompliziert und dank klassischer Rundinstrumente vertraut bedienen lassen. Das Fahrwerk der neueren Generation federt zudem harmonischer,

wenn auch weiterhin straff. Als Antrieb fungiert wahlweise einer von zwei Saugbenzinern oder einer von zwei Turbodieseln, jeweils entweder mit Vorder- oder Allradantrieb. Die stärksten Motoren kommen mit Sechsstufenautomat, der saubere Arbeit leistet. Das Facelift 2021 brachte für die Benziner eine Zylinderabschaltung, den Selbstzündern die Norm Euro 6d. Ein CX-5 Skyactiv-D 184 AWD bekam im AUTO BILD-Dauertest eine glatte 1.

DAS MACHT ÄRGER Verkokte Diesel-Ansaugbrücken, die dann verstopfen. Rückrufe betrafen fehlerhafte Motorsoftware, defekte Kraftstoffpumpen und einen schlecht verlegten SRC-Kabelbaum.

Mazda CX-5 (KE)

Bauzeit	2012 bis 2017
Motoren	150 PS (2.2 D) bis 192 PS (2.5 G)
Preis	ab 4200 Euro



DAS IST ER Eine Kombination aus geringem Gewicht, guter Verarbeitung und großem Innenraum – und vom ersten Tag an gefragt. Mit Vorderradantrieb bringt das SUV relativ schmale 1,4 Tonnen auf die Waage. Mit 4,56 Metern ist der CX-5 ähnlich lang wie ein VW Tiguan. Alle Plätze sind bequem und eignen sich auch für lange Fahrten. Das Ladevolumen beträgt 460 bis 1490 Liter bei umgeklappter Sitzbank.

DAS KANN ER Sogar SUV-Skeptiker von seiner Sparsamkeit überzeugen. Der CX-5 ist aber nichts für Komfortbegeisterte, denn das Fahrwerk ist eher straff und kämpft auch mit kleinen Unebenheiten. Die Diesel agieren kräftig, während sich die Saugbenziner durchzugschwach geben. Die kleineren Motoren gibt es nur mit Vorderradantrieb, Allrad ist bei den stärkeren Serie. Für alle Varianten ist eine gut abgestimmte Sechsstufenautomatik erhältlich. Top: CX-5 2.2 Skyactive-D AWD im AUTO BILD-Dauertest 2015 mit der Note 1–.

DAS MACHT ÄRGER Kaum etwas. Rückrufe betrafen Korrosionsgefahr im LED-Stromkreislauf und an den Gasfedern der Heckklappe sowie falsch montierte Injektoren.

FAHRWERK

Zwei Welten: Der aktuelle KF zeigt hier wenig Probleme, der Vorgänger KE dagegen reichlich an den Achsaufhängungen und den Lenkgelenken. Auch defekte Federn und Dämpfer sind nach acht bis elf Jahren überdurchschnittlich häufig schadhaft. Die Antriebswellen und die Lenkanlage beider Generationen sind durchweg ziemlich zuverlässig.

LICHT

Blinker und die hintere Beleuchtung des KF und des älteren KE funktionieren meist nach Vorschrift. Während das Abblendlicht des KF ab und an bei der ersten HU schwächelt, ist es ansonsten okay. Die vordere Beleuchtung, vor allem das Nebellicht, ist eine Schwachstelle beider Generationen.



Auch wenn es ihn mit Allrad gibt:
Asphalt ist der bevorzugte Untergrund des CX-5 (Foto: Typ KE)

BREMSEN

Fuß- und Feststellbremse sind in der Regel voll funktionstüchtig, ebenso die Bremsschläuche und -leitungen. Dafür verschleißt die Scheiben (in der Regel mangelhaftes Tragbild) des CX-5 aller Jahrgänge häufiger als im Schnitt.

UMWELT

Die Abgasanlagen halten, erst nach zwölf Jahren steigen die Werte. Ölverlust kommt kaum vor. Mit der AU hat der KF selten, der KE durchschnittlich oft ein Problem.

FAZIT

Beim aktuellen Modell hat Mazda seine Hausaufgaben an den Achsaufhängungen und Lenkgelenken gemacht und die Haltbarkeit stark verbessert. Was bleibt, sind die zu oft frühzeitig verschlissenen Bremscheiben sowie die Mängel an der vorderen Beleuchtung. Wer sich für die erste Generation CX-5 interessiert, sollte gezielt nach Exemplaren mit geprüftem Fahrwerk und frischen Bremsen Ausschau halten.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	44 000	45 000	89,4	89,4	3,6	4,0	7,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	66 000	65 000	86,2	84,7	5,0	5,3	8,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	88 000	88 000	82,3	78,8	7,3	7,6	10,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	118 000	112 000	76,3	71,7	8,2	10,0	15,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	140 000	131 000	63,7	64,7	10,2	12,4	26,1	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	150 000	150 000	59,2	56,0	10,8	15,5	29,8	28,4	0,2	0,1

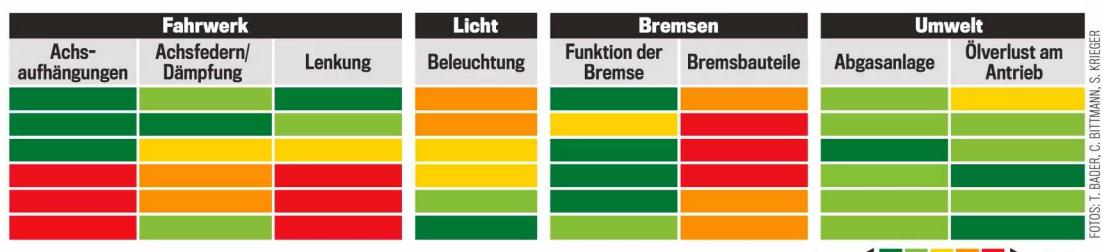
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Alter	Typ
2-3 Jahre	CX-5 (KF)
4-5 Jahre	CX-5 (KF)
6-7 Jahre	CX-5 (KF)
8-9 Jahre	CX-5 (KE)
10-11 Jahre	CX-5 (KE)
12-13 Jahre	CX-5 (KE)

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



Den Stern verdient

Einst misstrauisch beäugt und als Rentner-Van belächelt. Dabei ist die B-Klasse nicht nur vielseitig, sondern auch zuverlässig – Taxifahrer und Autokenner wissen das längst

Mercedes B-Klasse (W 247)

Bauzeit	2018 bis heute
Motoren	95 PS (B 160 d) bis 224 PS (B 250)
Preis	ab 14 000 Euro



DAS IST ER Der Dynamiker unter den Hochdachkompakten. Die dritte Generation der B-Klasse hat ringsum zugelegt. Der verlängerte Radstand schenkt mehr Platz und Fahrkomfort, das MBUX-System liefert Infotainment auf neuestem Stand. Sicherheitssysteme aus der S-Klasse erlauben sogar teilautonomes Fahren (Option).

DAS KANN ER Geschliffen fahren, denn Lenkung und Fahrwerk treffen den Goldenen Schnitt zwischen Fahrspaß und Mercedes-Komfort. Der verbesserte c_w -Wert senkt gemeinsam mit effizienten Antrieben den Spritverbrauch. Mit dem Facelift 2022 erhielten die Benziner

elektrische Kompressoren, die Diesel und stärkere Benziner ein neues Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen. Das Bordnetz arbeitet seit der Modellpflege durchweg mit 48 Volt. Der Plug-in-Hybrid mit 218 PS Systemleistung wurde schrittweise optimiert und bekam 2024 einen größeren Akku für offiziell 83 Kilometer Reichweite.

DAS MACHT ÄRGER Elektronizicken des Infotainments, vibrierende Cockpits, zugesetzte Innenraumfilter. Rückrufe betrafen fehlerhafte Airbags, sich lösende Bremssattelgehäuse, Metallspäne im ABS-System, defekte Rücksitzlehnen, nicht abschaltbares Fernlicht (Multi-beam) und Brandgefahr am DCT-Getriebe.

Mercedes B-Klasse (W 246)

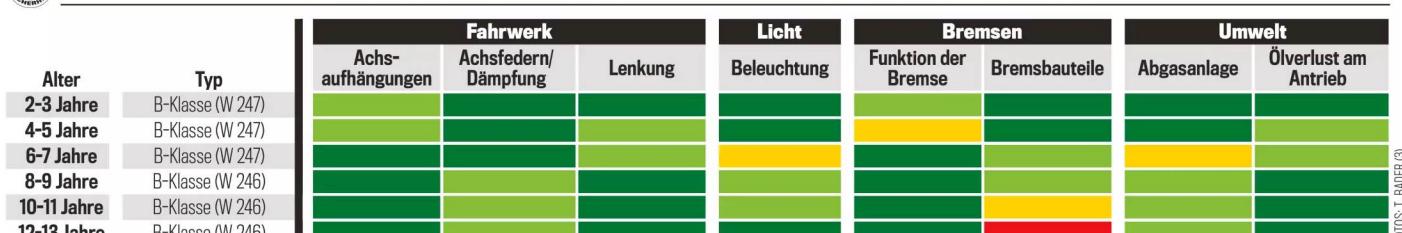
Bauzeit	2011 bis 2018
Motoren	90 PS (B 160 CDI) bis 211 PS (B 250)
Preis	ab 3500 Euro



MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	41 000	45 000	94,7	89,4	2,3	4,0	3,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	55 000	65 000	92,1	84,7	2,8	5,3	5,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	75 000	88 000	83,3	78,8	7,6	7,6	9,1	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	90 000	112 000	80,9	71,7	8,2	10,0	11,0	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	108 000	131 000	78,3	64,7	7,8	12,4	13,9	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	124 000	150 000	72,1	56,0	8,8	15,5	19,0	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FAHRWERK

Beide Generationen sind durchweg grundsolide: Antriebswellen und Lenkanlage liegen nahe an der Null-Fehler-Linie. Ab der vierten HU werden Achsaufhängungen sowie Achsfedern und -dämpfer gelegentlich moniert, die Mängelquoten liegen jedoch weit unterm Durchschnitt. Rost ist beim kompakten Mercedes kein Thema.

LICHT

Nur die hintere Beleuchtung des älteren W 246 zeigt sich anfällig, hier liegt die Mängelquote der Sechs- bis Neunjährigen klar über dem Durchschnitt. Alle anderen Prüfpunkte werden unauffällig erfüllt.



Platz da! Rund 500 Kilo Zuladung, bis zu 1545 Liter Stauraum, Rücksitzlehnen in der Neigung einstellbar

BREMSEN

Am W 246 gammeln schon mal die Bremsschläuche, bei den 12-13-Jährigen korrodieren die Bremsleitungen. Alte Mercedes-Krankheit: Am W 247 werden schon bei der ersten HU die Feststellbremsen etwas häufiger moniert.

UMWELT

Beide Generationen halten gut dicht, aus dem Antrieb entweicht nur selten Öl. Auch die Abgasanlagen zeigen sich generell sehr solide. Die AU ist kein Problem, hier liegt die Durchfallrate durchweg klar unter dem Klassendurchschnitt.

FAZIT

Beide Generationen des Kompaktvans werden unterdurchschnittlich bewegt und meist gut gepflegt – das schlägt sich in guten TÜV-Resultaten nieder. Nur bei den Rückleuchten (W 246) und der E-Parkbremse (W 247) straucheln die B-Klassen. Durchweg Top-Platzierungen in den Rankings zeigen die insgesamt sehr anständige Langlebigkeit. Und die will bezahlt werden.

Lässt auch im Alter andere alt aussehen

Der Wandel vom vermeintlichen Rentnerauto zum VW-Golf-Gegner ist der A-Klasse problemlos gelungen. Keinen Imagewechsel vollzieht der schnittige Kompakte bei der HU: Hier ist er gewohnt zuverlässig

Mercedes A-Klasse / GLA / CLA (W 177)

Bauzeit	2018 bis heute
Motoren	95 PS (A 160 d) bis 421 PS (AMG A 45 S 4Matic+)
Preis	ab 14 700 Euro



Zwar wuchs die Baureihe W 177 kontinuierlich, doch das sportlichere Design fordert seinen Tribut: Langbeinige Mitfahrer dürfen im Fond auf Langstrecken schon mal die Gliedmaßen einschlafen. Um die Kopffreiheit ist es dagegen besser bestellt.

DAS IST ER In vierter Generation nochmals dynamischer und forscher geschnitten – das macht ihn weiterhin für die jüngere Zielgruppe attraktiv. Zwölf Zentimeter länger als der W176, wirkt der W177 muskulöser und zugleich reduzierter. Der Radstand und damit der Fußraum wuchsen gegenüber dem W176 geringfügig, der Kofferraum von Fließheck und Limousine um 60 auf 405 Liter, der des Kombis auf 505 bzw. 1370 Liter bei umgeklappter Sitzbank (vorher 495 bzw. 1354). Es gibt den Baby-Benz außerdem als Limousine CLA und Kombi Shooting Brake (ab 2019) sowie als SUV-Variante GLA (ab 2020). Frontantrieb und Vierzylindermotoren sind Standard in dieser Klasse. Die Benziner starten mit 109, die Diesel mit 95 PS. Die Dynamik beider bleibt etwas hinter dem Design zurück. Flotter voran geht's im A 180 mit 136 PS, der im Alltag rund 7,6 Liter Super verbraucht. Für Langstreckenfahrer empfiehlt sich der A 200 d mit 150 PS. So macht der kompakte Benz auch auf der Autobahn Spaß und kommt in der Praxis mit etwa 5,6 Litern aus. Den

Hybridantrieb mit 218 System-PS gibt's nur für Fließheck und Limousine. Die vollelektrische Reichweite beträgt 75, ab 2022 dann 83 km (jeweils nach WLTP). 2022 gab es ein leichtes Facelift. Es entfielen einige Antriebsvarianten, unter anderem der Basisbenziner A 160, der A 200 4Matic und der A 250.

DAS KANN ER Im Vergleich zum W176 großzügiger Platz anbieten, vor allem vorn. Teilautomatisiertes Fahren ist möglich per optionaler Systeme Distronic (Abstandsregeltempomat), Lenk- und Spurhalteassistent sowie Verkehrszeichenerkennung und Kollisionswarner. Analoge Instrumente sind Ge-

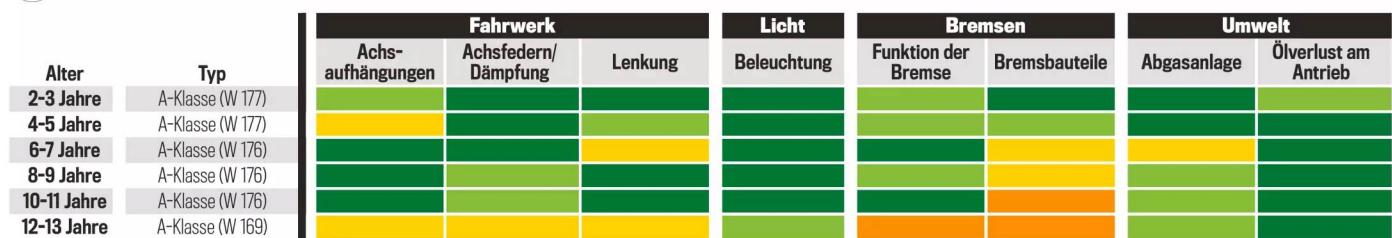
schichte, nun dominieren zwei berührungsaktive Bildschirme. Standard ist das Infotainmentsystem MBUX, das zum Facelift optimiert wurde. Und wer Lifestyle an Bord wünscht: Es gibt Ambientelicht mit 64 Farbvarianten. Kleine Motoren haben serienmäßig eine Sechsgang-Handsprech, große das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe an Bord.

DAS MACHT ÄRGER Keine ernsthaften Schwächen im AUTO BILD-Dauer-Test: Ein A 220 d mit 190 PS holte 2022 eine glatte 1 und überzeugte als Reiseprofi ebenso wie in der Stadt. Verbrauch: 6,3 Liter Diesel. Am Bordstein gibt's wegen geringer Bodenfreiheit oft Aufsetzalarm. Rückruffrei ist der Musterschüler nicht: Es drohte Brandgefahr am Doppelkupplungsgetriebe, es gab fehlerhafte Klimaanlagen, defekte eCall-Systeme, morsche Isofix-Montagehalterungen, lose Airbagbefestigungen, einen drohenden Bremsflüssigkeitsverlust, falsche Bremspedale sowie fehlerhafte Verschraubungen am Bremssattelgehäuse und zuletzt verminderte Bremsleistung.



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ schlechter ▶

FAHRWERK

Fast nur grüne Welle für die A-Klasse. Der Typ W 176 besticht durch noch solide Achsaufhängungen als der W177, umgekehrt ist es bei Federn und Dämpfern. Top sind Antriebswellen und Lenkung. Rost kennt keine der drei Generationen. Der Hochsitz-Benz ist nicht fehlerfrei, bleibt aber durchweg unter dem Mängelschnitt.



Flach wie eine Flunder ist die Limousine CLA (hier W 176). Der Nachfolger W 177 hält sogar den Aerodynamik-Weltrekord für Serienautos

LICHT

Bei der ersten HU brilliert der W177 mit perfekten Frontleuchten und Blinkern. Auch danach sowie in den weiteren Disziplinen bleiben die Defekte unter dem Gesamtschnitt. Die Lichtmängel des Vorgängers übersteigen in keinem Baujahr die Quote, besonders gut sind die Rückleuchten. Auch der W169 liefert ordentlich ab, Ausnahme: Die Blinkanlage ist öfter mal defekt.

BREMSEN

Der W177 erhält 0,0 Fehlerpunkte für die Fußbremsfunktion und den Zustand von Bremsleitungen und -schläuchen. Die Bremsschellen verschleißt unterdurchschnittlich, doch funktioniert die Feststellbremse vereinzelt nicht optimal. In puncto Bremsfunktion macht der Vorgänger seine Sache sogar noch besser. Etwas kritisch schneiden nur die Bremsschläuche ab. Beim W169 lässt im Alter die Qualität der Bremsfunktion nach, auch verschleißende Schläuche und Scheiben häufiger.

UMWELT

Ein Stolpern erlaubt sich der W177 bei der ersten AU, die er minimal öfter verpasst. Ansonsten absolvieren alle drei Generationen das Kapitel vorbildlich, robuste Abgasanlagen und Motordichtigkeit sind allen gegeben.

FAZIT

Langlebigkeit ist eine Qualität aller A-Klasse-Generationen. Rote Felder sucht man im Diagramm auch beim ältesten Familienmitglied vergebens. Gute Pflege zahlt sich aus, nur fehlerhafte Blinker und verschlossene Bremsscheiben werden dem kleinen Van auffällig häufig zum Verhängnis. Die stylischen Nachfolgergenerationen W 176 und W 177 halten den Mängel-Ball beim TÜV-Termin ebenfalls flach. Ihre Schwachpunkte sind vor allem im Bremskapitel zu finden. Auch legt die jüngste A-Klasse schon mal eine verrissene Abgasuntersuchung hin.

Mercedes A-Klasse/GLA/CLA (W 176)

Bauzeit	2012 bis 2018
Motoren	90 PS (160 CDI) bis 381 PS (45 AMG)
Preis	ab 8500 Euro



DAS IST ER Abgeflacht – und zwar um 18 Zentimeter. Stand der Vorgänger für gute Übersichtlichkeit und komfortablen Einstieg, geht's nun flacher und enger zu. Leute mit Transportbedarf ließ Mercedes umsteigen auf die B-Klasse, die das Prinzip des variablen Kleinwagens fortsetzte. Die A-Klasse dagegen war fortan Kompaktauto und Einsteigmodell mit sportlichem Anspruch. Und tatsächlich startet die Motorenpalette wie beim BMW 1er mit 102 PS im Benziner, der kleinste Diesel hat mit 90 PS etwas weniger Power als im 1er. Das neue Karosseriekonzept brachte allerdings auch Nachteile mit sich wie den relativ mühsamen Zugang, eingeschränkte Sicht nach hinten und Platzreduzierung für Insassen und Gepäck. Bis zu 1157 Liter (bei umgelegter Rückbank) Ladung können mit, im Vorgänger waren es rund 200 Liter mehr.

DAS KANNER Mit hochwertiger Verarbeitung und reichlich Sicherheit glänzen. Weil er für einen Mercedes erstaunlich dynamisch war und eine zunächst sehr harte Federung aufwies, sagten ihm böse Zungen nach, er sei der beste 1er-BMW, den Mercedes jemals gebaut habe. 2013 kam die Mini-Limousine CLA, 2015 der Kombi Shooting Brake. Serienmäßig gab's Kollisions- und Müdigkeitswarner, Klima und vier elektrische Fensterheber. Optional waren Ab-

standsregeltempomat, Einparkassistent und Rückfahrkamera.

DAS MACHT ÄRGER Als AUTO BILD-Dauerläufer hat ein A 180-Benziner bewiesen, dass die Antwort „kaum etwas“ lautet. Nach 500 000 Kilometern hielten Kupplung und Turbolader immer noch. 2021 brach eine Feder an der Hinterachse. Zwischenzeitlich ölte der Motor, und der Heckscheibenwischer streikte, beides wurde behoben. Das Fahrwerk polterte etwas, und das Panoramadach klapperte. Rückrufe betrafen unter anderem Airbags, Bremskraftverstärker, Lenkanlage, Dieselpartikelfilter, Steuerkettenspanner (OM 651 Diesel), Nockenwelle (M 270 Benziner) und sich lösende Windschutzscheiben aufgrund fehlerhafter Verklebung.



Beim Gepäck sind Abstriche nötig: Max. 1157 Liter fasst der Kofferraum des W176

Mercedes A-Klasse (W 169)

Bauzeit	2004 bis 2012
Motoren	82 PS (160 CDI) bis 193 PS (200 Turbo)
Preis	ab 1700 Euro



DAS IST ER Ein clever konstruierter Praktiker, der das Elchtest-Debakel der ersten A-Klasse hinter sich gelassen hat und dem man seine 20 Jahre überhaupt nicht ansieht, so

modern kommt der kleine Van technisch und optisch immer noch daher. Im Vergleich zur Urversion steckt mehr Van als Mini im W169: Die A-Klasse wurde breiter, minimal höher und fast 30 cm länger, blieb aber parkplatzfreundlich unter vier Meter Länge. Unverändert das Konzept: Frontantrieb, ebener Sandwichboden, erhöhte Sitzposition, das war attraktiv für die ältere Generation – die heute oft unpraktische SUV fährt. Erstmals war ein Dreitürer erhältlich, der sich vergeblich mühte, sportlich zu wirken. Dazu kamen neue Motoren: drei Diesel und vier Benziner.

DAS KANNER Zuverlässiger Kumpel sein, dank der Motoren und des variablen Innenraums. Die Rückbank kann im Handumdrehen zusammengeklappt oder demonstriert werden. Gegen Aufpreis war auch der Beifahrersitz umleg- und herausnehmbar, dann passt sogar ein Fahrrad stehend hinein. Wer Sprit sparen will, dem sei der Diesel A 180 CDI mit 109 PS empfohlen.

DAS MACHT ÄRGER Fehlerhafte Produktionsprozesse waren für Rost an den Unterkanten von Türen und Heckklappe verantwortlich (AUTO BILD deckte den Mangel auf). Mercedes besserte nach, teilweise mit großzügiger Kulanz. Das stufenlose Automatikgetriebe neigt zu Ausfällen – das kann teuer werden. Zudem gibt's Probleme mit Injektoren und Wasserpumpen der CDI-Dieselmotoren. Ein Rückruf betraf fehlerhafte Steuergeräte-Codierungen, die z. B. die falschen Airbags auslösen könnten (2017).



Simple Bedienung und solide Materialanmutung im Cockpit der Hochsitz-A-Klasse

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	47 000	45 000	92,3	89,4	3,1	4,0	4,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	65 000	65 000	88,8	84,7	4,0	5,3	7,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	85 000	88 000	84,1	78,8	5,2	7,6	10,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	105 000	112 000	80,2	71,7	7,1	10,0	12,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	124 000	131 000	76,4	64,7	8,1	12,4	15,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	108 000	150 000	64,1	56,0	10,5	15,5	25,4	28,4	0,0	0,1

Fixstern am Gebrauchtwagenhimmel

Die C-Klasse beweist, was Mercedes ausmachen kann: Komfort und Antriebe, die Vielfahrer genauso glücklich machen wie Normalnutzer. Dazu kommt mit den Jahren eine Langzeitqualität, die teuer bezahlt werden will



Mercedes C-Klasse (W 206)

Bauzeit	2021 bis heute
Motoren	186 PS (200 d) bis 680 PS (C 63 S E Performance)
Preis	ab 28 000 Euro



Das aufrechte Mitteldisplay ist in zwei Größen (9 und 11,9 Zoll) zu haben und kombiniert Touchfunktionen mit der Tastenleiste darunter, was einige Gewöhnung verlangt. Gut funktioniert dagegen die Sprachsteuerung mit der Anrede „Hey Mercedes“

DAS IST ER Die Beinahe-schon-E-Klasse von Mercedes. Erstens wuchs die aktuelle Baureihe gegenüber dem Vorgänger um 6,5 Zentimeter in der Länge und zwei in der Breite, zweitens steht das Modell auf der gleichen Plattform wie die größeren Brüder. Damit geht der Techniktransfer aus der S-Klasse so weit wie nie zuvor: Achsen, Antriebe und das Interieur sind teilweise identisch oder dem Stil des Flaggschiffs entlehnt wie etwa das Cockpit. Dort arbeitet das aufrechte Zentraldisplay als Touchscreen, dahinter steckt das MBUX-Infotainment der zweiten Generation.

Es gibt nur noch Limousine und Kombi, Coupé und Cabriolet firmieren jetzt als CLE in eigener Baureihe. Handschalter entfallen, alle Antriebe haben die 9-Gang-Automatik. Noch erstaunlicher: Es gibt keine Sechs- und Achtzylinder-motoren mehr. Alle Verbrenner haben vier Zylinder und einen integrierten Startergenerator, der kurzzeitig 23 PS boostet. Die Hybride-Antriebe nutzen den gleichen 2,0-Liter-Verbrenner (als Benziner

und Diesel), unterstützt von E-Maschinen unterschiedlicher Stärke. So leistet der AMG C 63 satte 476 PS plus 204 PS aus dem E-Motor. Ein Allradantrieb ist Option ab C 200, bei starken Motoren Serie. „All-Terrain“ heißt der höherelegante Rustikalkombi mit Allrad als Benziner und Diesel.

DAS KANN ER Mit Komfort und Platz verwöhnen. Sitze und Federung ergeben typisch Mercedes höchsten Flauschfaktor in dieser Klasse. Der längere Radstand bringt mehr Beinfreiheit hinten, lange Passagiere fühlen sich unterm höheren Kombidach wohler. Auf hohem Niveau lässt sich sogar sparen: Der

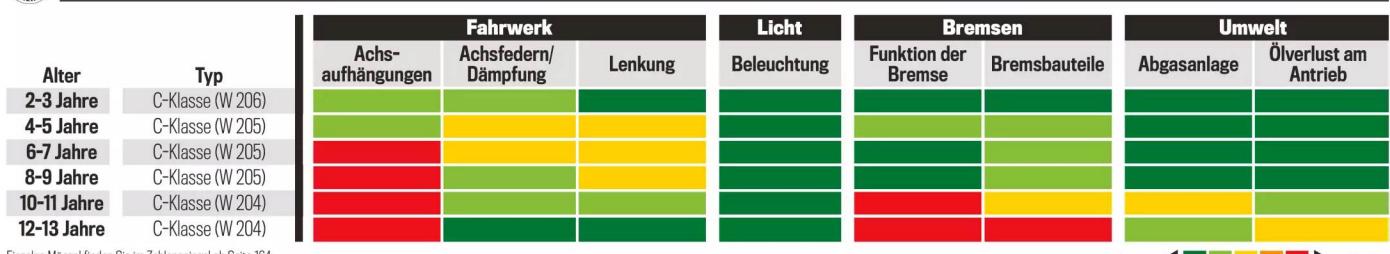
C 200 d kommt bei vernünftiger Fahrweise im Alltag mit einer Fünf vor dem Komma aus. Die Hybride versprechen E-Reichweiten bis 116 Kilometer, realistisch sind je nach Fahrweise zwischen 50 und 70 Kilometer. Wegen der schweren Batterie fahren die Plug-in-Hybride mit Luftfederung hinten, der Kofferraum schrumpft um 140 Liter. Das beliebte T-Modell packt nicht mehr Gepäck als der S 205 (490 bis 1510 Liter). Die Hinterachslenkung (Option) macht die C-Klasse sehr handlich, ist aber nur im Paket mit der Luftfederung zu haben.

DAS MACHT ÄRGER Die Aufpreispolitik von Mercedes. Es gibt viele Extras, die meist teuer oder in aufwendigen Paketen kombiniert sind. Die Bedienung des Displays nervt und verlangt Gewöhnung. Rückrufe betrafen defekte Saugstrahl-pumpen im Kraftstoffsystem, eine fehlende Kindersicherung in der rechten Fondtür, Motorausfall durch defekte Kraftstoffpumpen, schlecht verlegte Kraftstoffleitungen, Fehler am Motorsteuergerät sowie Verletzungsgefahr durch die aktive Motorhaube.



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

Mercedes C-Klasse (W 205)

Bauzeit
Motoren
Preis

2014 bis 2021
116 PS (180 CDI)
bis 510 PS (AMG C 63 S)
ab 8500 Euro



DAS IST ER Der Träger des Goldenen Gebrauchtwagen-Lenkrads von AUTO BILD – dank seiner Beliebtheit auf dem Secondhand-Markt. Kein Wunder, denn die C-Klasse ist ein wahrer Allesköninger: Auf 4,77 Meter Länge verpackt etwa das T-Modell alle Mercedes-Tugenden in dynamischer Form: besten Langstreckenkomfort (es war sogar eine Luftfederung verfügbar), geräumigen Kofferraum und eine riesige Auswahl unter der Haube. Die Rohkarosse wiegt 70 Kilo weniger als die des W204, Außenhaut und Vorderachse sind aus Aluminium gefertigt. Die Bedienung funktioniert als Zwitter aus der Übergangszeit: Über dem alten Dreh-Drück-Steller schwebt ein Touchpad, beide bedienen das Multimediasystem. Ende 2015 erschien das Coupé, im Frühjahr 2016 das Cabriolet mit klassischem Stoffverdeck. Mit der Modellpflege 2018 wurden mehr als 50 Prozent der Bauteile geändert, erstmals ergänzte ein Diesel-Plug-in-Hybrid die Zweimotorenpalette.

DAS KANN ER Eine breite Kundenschaft zufrieden machen, denn nie war die Auswahl bei der C-Klasse größer: Cruisen im Coupé, Sonnenbaden im Cabrio, Einladen in den Kombi, Taxifahren im Viertürer – alles geht. Die Palette reichte vom nagelnden Droschken-Diesel mit 116 PS bis zum 510 PS starken AMG-Benziner. Die Plug-in-Hybriden leisten 231 bis 320 PS.

Handschalter sind selten, bei den Gebrauchten dominiert die Automatik, anfangs mit sieben, später mit neuen Stufen. Schaltenlassen passt am besten zum entspannten Fahrstil unterm Stern. Diesel und Benziner halten sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt die Waage, etwa zehn Prozent sind Hybride. **DAS MACHT ÄRGER** Der beliebte 2,1-Liter-Motor war vom Dieselskandal betroffen, Käufer sollten das Softwareupdate checken. Auch danach gab es Probleme mit dem Adblue-System. Foren berichten von polternden Vorderachsen sowie Klapper- und Windgeräuschen. Der Drehdrücksteller auf der Mittelkonsole geht schnell kaputt, auch die Reparatur eines Airmatic-Fahrwerks wird teuer. Der serienmäßige 41-Liter-Tank begrenzt die Reichweite, der größere mit 66 Litern kostete extra. Rückrufe betrafen u. a. fehlerhafte Treibladungen im Gurtstraffer, Undichtigkeiten an Kühlerpumpe und Kraftstoffsystem sowie Generatorprobleme bei Vierzylinder-Benzinern (Brandgefahr).

Mercedes C-Klasse (W 204)

Bauzeit
Motoren
Preis

2007 bis 2014
120 PS (180 CDI) bis 517 PS
(C 63 AMG Coupé Black Series)
ab 1300 Euro



DAS IST ER Die C-Klasse, die endgültig Schluss machte mit dem Kosenamen Baby-Benz. Der damals kleinste Mercedes mit Hinterradantrieb misst mindestens 4,58 Meter Länge und markiert wahre Mittelklasse. Neben Limousine und dem beliebteren Kombi erschien die Baureihe 2011 erst-

mals auch als Coupé, das den pummeligen CLC ablöste. Kennzeichen der ersten Baujahre: Der Bildschirm des Comand-Systems (Option) fuhr aus der oberen Mittelkonsole heraus. Mit dem Facelift 2011 kamen ein größeres Display, das im Cockpit integriert ist, außerdem kamerabasierte Assistenten sowie eine neue Telematik-Generation mit Internetzugang.

DAS KANN ER Damit überraschen, wie langlebig und komfortabel ein Mercedes alter Schule sein kann. Das Cockpit ärgerte anfangs mit billigem Hartplastik. Unwesentlich, denn ein C 180 mit 156 PS lief bei AUTO BILD seit 2007 im Dauertest weit über eine halbe Million Kilometer. Das Fahrwerk wirkte fest und fit, der Komfort überzeugte selbst im Alter. Ansonsten: Es gibt diverse kraftvolle Diesel und Benziner – bis hin zum C 63 AMG Coupé Black Series mit 517 PS. Beliebt sind die Jahrgänge nach dem Facelift, als modernes Infotainment und sparsame, haltbare Turbobenziner einzogen. Das Preisniveau ist teils recht hoch.

DAS MACHT ÄRGER Im 220 und 250 CDI streikten häufiger die Piezo-Injektoren, im Austausch gelten die Magnetinjektoren der schwächeren Diesel als haltbarer. Am V6-Diesel kann der Turbolader überhitzten. Steuerkette und Nockenwellenversteller der Kompressor-Benziner sollten gecheckt werden. Defekte Zündschlösser kosten rund 1000 Euro. Rost gab es im Gegensatz zum Vorgänger W 203 nur noch an der Hinterachse, dort allerdings weit verbreitet. Mercedes tauscht betroffene Achsen auf Kulan. Der ADAC berichtet zudem von Problemen mit der Lenkung (Baujahre 2007 bis 2014). Rückrufe betrafen etwa Leckagen an der Servopumpe, Kraftstoffaustritt an Vier- und Sechszylinder-Dieseln, defekte Airbag-Steuergeräte, fehlende Erdung der Lenksäule sowie Glasdächer, deren Verklebung sich auflöst.

FAHRWERK

Mängel an den Achsaufhängungen nehmen im Alter stark zu. Sieben und mehr Jahre alte Autos des neueren Typs W 205 werden vor allem wegen ausgeschlagener Tragelenke deutlich häufiger montiert als im HU-Durchschnitt, beim älteren W 204 werden die Mängelquoten zweistellig. Alle anderen Komponenten sind vorbildlich solide. Lenkanlagen, Antriebswellen und Dämpfer geben keinen Grund zu meckern.



Beim jüngeren T-Modell ist die elektrisch öffnende Heckklappe beliebt

LICHT

Beide Baureihen geben ein nahezu tadelloses Bild ab. Allenfalls beim Abblendlicht besteht hier und da Bedarf für eine Nachjustierung. Es liegen jedoch alle Werte ausnahmslos unter bis weit unter dem Durchschnitt des gesamten Feldes. Insbesondere dem W 205 sind Lichtmängel so gut wie fremd.

BREMSEN

Vorzeitig verschleißende Scheiben sind die Ausnahme, ebenso Mängel an der Fußbremse. Ansonsten gibt die C-Klasse ein zweigeteiltes Bild ab: Der neuere W 205 gibt sich gar keine Blöße, während der W 204 mit nicht ausreichender Wirkung der Feststellbremse (ein nicht unbekanntes Schadenbild bei Mercedes) und häufig korrodierten Bremsleitungen gefährliche Schwachstellen aufweist.

UMWELT

Hier und da gibt es am W 204 rostende Abgasanlagen und Leckagen, aber insgesamt sind alle Werte besser als der Schnitt. Die AU besteht der Mercedes fast durchweg ohne Probleme, nur das jüngste Modell zeigt hier eine ungewöhnliche Schwäche.

FAZIT

Die C-Klasse liefert neben typischen Mercedes-Tugenden wie Komfort, Platz und soliden Antrieben eine vorbildliche Qualität. So viel Grün im Mängeldiagramm spricht eine eindeutige Sprache: Die jüngere Baureihe W 205 hat in fast allen Bereichen Spitzennoten. Die nach sieben Jahren anfälligen Achsaufhängungen sind zu beobachten. Am W 204 kommen Probleme an Bremsleitungen und Feststellbremse hinzu. Insgesamt aber gilt: Die C-Klasse hält den hohen Beanspruchungen und Laufleistungen überdurchschnittlich gut stand.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	54 000	45 000	93,6	89,4	2,1	4,0	4,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	80 000	65 000	88,7	84,7	4,4	5,3	6,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	100 000	88 000	84,4	78,8	5,5	7,6	10,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	131 000	112 000	76,6	71,7	7,4	10,0	16,0	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	156 000	131 000	69,6	64,7	8,6	12,4	21,7	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	169 000	150 000	61,0	56,0	10,0	15,5	28,8	28,4	0,2	0,1

Begehrter Kilometerfresser

Kein anderes Modell spult so viele Kilometer ab. Das kann die Achsaufhängungen des bis 2023 gebauten W 213 überfordern. Der Vorgänger W 212 bringt weitere Sorgen

Mercedes E-Klasse (W213)

Bauzeit	2016 bis 2023
Motoren	150 PS (E 200 d) bis 612 PS (AMG E 63 S 4Matic)
Preis	ab 15 500 Euro



DAS IST ER Aerodynamischer, die meisten Kanten im Blech sind weg. Die Limousine kommt auf 4,92 Meter (plus 5 cm), das T-Modell ist einen Zentimeter länger. Technisch rückt die E-Klasse nun dichter an die S-Klasse (W222) heran. Die modulare MRA-Plattform ermöglicht Gleichteile mit anderen Baureihen wie C-, S-Klasse oder dem AMG GT. 2017 kamen Coupé und Cabrio (C238/A238) hinzu. Das T-Modell All Terrain surft mit kerniger Optik und 4Matic auf der SUV-Welle. Modellpflege 2020.

DAS KANN ER Schnell, leise und effizient sein. Das MBUX-System lenkt dank guter Sprachsteuerung kaum ab. Die Sitze, viel Platz und die Dämmung überzeugen, die op-

tionale Airmatic-Luftfederung ist verzichtbar. Schon der Basisdiesel 200 d schafft 224 km/h (Limousine) und ist dabei sparsam. Die 9G-Tronic sortiert die Gänge flott, braucht aber regelmäßige Wartung.

DAS MACHT ÄRGER Ausfallende NO_x-Sensoren, Störungen im Infotainment und Verlust von Kühlmittel. Im AUTO BILD-Dauertest 2019 erreichte ein E 220 d T-Modell die Note 2: GPS-Antenne und CO₂-Klimaanlage waren nicht zuverlässig. Rund drei Dutzend Rückrufe, davon allein fünf von Januar bis Juli 2025, u. a. wegen Brandgefahren, falscher Hinterachsverschweißung, drohendem Antriebsverlust. Zuvor: Airbags, Gurtschlösser, eCall, Lenkung, Kraftstofflecks...

Mercedes E-Klasse (W212)

Bauzeit	2009 bis 2016
Motoren	136 PS (200 CDI) bis 585 PS (E 63 AMG)
Preis	ab 4000 Euro



DAS IST ER Wahnsinnig viel unterwegs. Laufleistungen jenseits der halben Million Kilometer sind keine Seltenheit. Großzügiges Platzangebot trifft hier auf hohen Fahrkomfort. Neben Limousine und Kombi waren noch ein Cabrio und ein Coupé erhältlich, die aber technisch zum Teil auf der C-Klasse (W204) basieren. 2013 verschwand mit dem umfassenden Facelift das Vieraugengesicht für eine komplett neue Front.

DAS KANN ER Als Diesel knausern oder als AMG-Version fast fliegen. Die V6-Diesel (drei Liter Hubraum, 204 bis 265 PS) sind effizient und laufruhig zugleich. Automatikgetriebe hatten anfangs fünf, dann sieben und ab 2014 sogar neun Stufen. Beim Ladevolumen übertrifft das T-Modell mit bis zu 1950 Litern seinen Nachfolger W213 deutlich.

DAS MACHT ÄRGER Beim OM651-Diesel der Partikelfilter, defekte Injektoren und die Steuerkette. Rostproblemen vor allem am Hinterachsträger begegnete Mercedes mit großzügiger Kulanz. Viele Rückrufe, beispielsweise wegen loser Leitungen der Servolenkung, manhafter Lenkgetriebe (nur 4Matic-Modelle), Airbagproblemen und Servolenkungsausfalls.

FAHRWERK

Nach sechs Jahren schnellt die Mängelquote der Achsaufhängungen in die Höhe. Ursache: meist durchgerostete Achskörper. Federn/Dämpfer halten in etwa so gut wie im Durchschnitt. Antriebswellen und Lenkanlage sind insgesamt okay, die Lenkelemente dürften wiederum besser dastehen. Vorsicht vor Rost am Chassis des W212!

LICHT

Das ist schnell erzählt: Alles, was mit der Beleuchtung zu tun hat, ist gemessen an allen anderen Modellen sehr zuverlässig.



Steckt was ein: Das T-Modell zum E-Klasse-Typ W213 heißt S 213 und ist ein begehrter Gebrauchter

BREMSEN

Die Fußbremse beider Typen überzeugt, die Feststellbremse eher des W213 als seines Vorgängers, der durchweg unterdurchschnittlich abschneidet. Noch extremer sieht es bei den Bremsleitungen aus: W213 mängelfrei, W212 doppelt bis 12-fach schadhafter (Korrosion!) als im Mittel. Die Bremsschläuche aller Jahrgänge sind hinreichend haltbar, ebenso die Bremsscheiben, die bei der HU unterdurchschnittlich oft verschlissen sind.

UMWELT

Ölerlust wird am W213 in Maßen, am Vorgänger häufiger beanstandet. Mit der AU tun sich vor allem E-Klassen mittleren Alters schwer. Defekte Abgasanlagen finden die TÜV-Prüfer am W213 so gut wie nie, am W212 seltener als im Schnitt.

FAZIT

Wer eine E-Klasse will, sollte sich auf den Typ W213 fokussieren. Der ist jünger und darum erst mal teurer, nach aktuellem Stand aber auch weniger anfällig als der Vorgänger – was ihm am Ende womöglich zum günstigeren Angebot macht. Gut im Blick haben sollte man stets die Achsaufhängungen. Am W212 sind zudem die Feststellbremse und die Bremsleitungen große Themen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	81 000	45 000	91,1	89,4	3,9	4,0	5,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	107 000	65 000	87,5	84,7	5,5	5,3	7,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	146 000	88 000	79,7	78,8	7,6	7,6	12,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	194 000	112 000	67,0	71,7	12,4	10,0	20,6	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	192 000	131 000	63,9	64,7	10,9	12,4	25,1	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	205 000	150 000	58,0	56,0	12,5	15,5	29,4	28,4	0,2	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	E-Klasse (W213)	grün	grün	grün	grün		grün	grün	grün	grün
4-5 Jahre	E-Klasse (W213)	gelb	grün	grün	grün		grün	grün	grün	grün
6-7 Jahre	E-Klasse (W213)	rot	grün	grün	grün		grün	grün	grün	grün
8-9 Jahre	E-Klasse (W212)	rot	grün	rot	grün		rot	grün	grün	grün
10-11 Jahre	E-Klasse (W212)	rot	orange	grün	grün		orange	rot	grün	grün
12-13 Jahre	E-Klasse (W212)	rot	grün	grün	grün		orange	grün	grün	grün

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

Beim Jüngeren läuft's rund

Das gilt zum einen für die Form des GLC, der weniger Kanten als sein Vorgänger aufweist. Und beim TÜV-Termin sind beide Generationen meistens beständige Allrounder

Mercedes GLC

Bauzeit	2015 bis 2022
Motoren	163 PS (200 d 4Matic) bis 510 PS (AMG 63 S 4Matic+)
Preis	ab 21000 Euro



DAS IST ER Ein elegant gezeichnetes SUV, das auf 4,66 Meter Länge genug Platz für Familie und Gepäck bietet. Die Verarbeitungsqualität: überdurchschnittlich, dazu gibt's je nach Ausstattung Komfortfunktionen in Serie bis hin zu kostspieligen Extras. Sicherheitsbewusste und Technikaffine freuen sich über die vielen erhältlichen Assistenzsysteme. Bis zur Modellpflege 2019 war aber nur Halogenlicht serienmäßig.

DAS KANN ER Den angenehmen Langstreckenbegleiter geben. Die Top-Luftfederung versetzt Insassen gefühlt in eine höhergelegte C-Klasse. Auf Sportler macht der GLC dabei nicht, auch wenn es eine AMG-Version mit 510 PS gibt. Nur noch All-

rad, keine Schaltgetriebe mehr. Die Automaten schalteten anfangs durch sieben, später durch neun Fahrstufen. Die Motorenauswahl ist mit den Vier- und Sechszylindern der C-Klasse sowie den AMG-V8-Blöcken groß, dazu gibt es einen Plug-in-Hybrid. 2019 kam ein moderner Diesel (OM 654/656) hinzu.

DAS MACHT ÄRGER Früh schlappmachende Touchcontroller des Infotainments, ermüdet Querlenker. Das Kunstleder Artico neigt zu Rissen. Das KBA listet 72 (!) Rückrufe auf, etwa wegen Kurbelwellenschäden und Wassereintritt im ESP-System, Brandgefahr aufgrund eines fehlerhaften Leistungssatzes sowie Risiko des Lenkungsverlustes.

Mercedes GLK

Bauzeit	2008 bis 2015
Motoren	143 PS (200 CDI) bis 306 PS (350 4Matic)
Preis	ab 8900 Euro



DAS IST ER Geräumiges Kompakt-SUV mit harten Kanten und steiler Windschutzscheibe und somit optisch angelehnt an echte Geländewagen. Technisch weitgehend eine C-Klasse (W204) mit Allradantrieb 4Matic. Die Varianten 200 und 220 CDI waren auch mit Hinterradantrieb erhältlich. 450 Liter Staufolumen bei voller Bestuhlung, umgeklappt sind es bis zu 1550 Liter. Die Materialien innen sind nüchtern, aber haltbar. Mit der Modellpflege 2012 kamen leichte Rundungen ins Blech, ohne zu bullig zu wirken.

DAS KANN ER Sich handlicher anfühlen, als das SUV tatsächlich ist. Ein gewisses Offroadtalent wird ihm auch attestiert. Die lange Sonderausstattungsliste ist ebenso markentypisch wie die breite Motorenpalette von 143 bis 306 PS. Das manuelle Sechsganggetriebe kommt selten vor, üblich ist die Siebenstufenumomatik. Darf bis zu 2,4 Tonnen an den Haken nehmen.

DAS MACHT ÄRGER Defekte Wasserpumpen; auch im AUTO BILD-Dauertest ereilte ein 220 CDI das Schicksal – Note immerhin 2+. Zudem Automatikgetriebeausfall. 18 Rückrufe, u. a. wegen Airbags und loser Steuerkettenspanner.

FAHRWERK

Ab der dritten HU schnellen die Beanstandungen an den Achsaufhängungen des GLC nach oben. Gleches gilt für den 10- bis 11-jährigen Vorgänger, dessen gebrochene Federn beim fünften Prüftermin ebenfalls zu oft moniert werden. Sehr solide dagegen: Antriebswellen, Lenkanlage und -gelenke sowie die Rostdiagnose.

LICHT

Ein Vorbild sind beide Baureihen hinsichtlich der Beleuchtung. Rote Zahlen findet man in keiner Kategorie. Besonders wenig Fehler leisten sich Rücklichter und Blinker. Verstelltes Abblendlicht kommt vor, aber unter der sonstigen Mängelquote.



Dieselvielfalt im GLK: 143 bis 265 PS, es gab Schalter oder Automatik, Hinterrad- oder Allradantrieb

BREMSEN

Die Fußbremsfunktion wird am GLC gar nicht, am Vorgänger gering moniert. Letzterer fällt im Alter allerdings durch fehlerhafte Feststellbremse, korrodierte Bremsleitungen und -schläuche negativer auf. Dafür verschleißt die Scheiben beider Baureihen im durchschnittlichen Vergleich weniger.

UMWELT

Die AU stellt GLC/GLK ab dritter HU öfter vor Probleme als die Vergleichsgruppe. Mangelhafte Abgasanlagen kommen seltener vor. Ölverlust nimmt erst ab der sechsten HU zu, aber nicht überproportional.

FAZIT

Ob mehr oder weniger Ecken und Kanten – beim TÜV-Termin liegt die Zahl der mängelfreien Exemplare beider Baureihen durchweg über dem Durchschnitt, und das bei überdurchschnittlichen Laufleistungen. Das hat seinen Preis auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Die Achsaufhängungen sollten Interessenten aber genau in Augenschein nehmen, die Federn sowie die Feststellbremse des GLK ebenfalls.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	61000	45000	92,4	89,4	3,4	4,0	4,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	73000	65000	91,6	84,7	3,6	5,3	4,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	98000	88000	83,3	78,8	4,9	7,6	11,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	124000	112000	75,5	71,7	6,4	10,0	18,1	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	146000	131000	72,6	64,7	7,7	12,4	19,7	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	169000	150000	64,4	56,0	11,1	15,5	24,4	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	GLC									
4-5 Jahre	GLC									
6-7 Jahre	GLC									
8-9 Jahre	GLC									
10-11 Jahre	GLK									
12-13 Jahre	GLK									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

FOTOS: T. BAER/C. BITTMANN (2)

Glanz und ein paar Schrammen

Der Mercedes wuchs mit den Jahren zum vollgepackten Statussymbol, das markentypisch verwöhnen will. Mit dem Speck kamen auch einige Macken an Bord

Mercedes GLE (V167, C167)

Bauzeit	Seit 2018
Motoren	245 PS (300 d) bis 634 PS (AMG 63 S)
Preis	ab 24 000 Euro



DAS IST ER Endgültig zum Luxus-schiff gewachsen. Mit gewaltigen 1,95 Meter Breite braucht der GLE in der Waschanlage ein spezielles Programm, bei dem das serienmäßige Luftfederfahrwerk die Spurweite reduziert. Mit dem vierzylindrischen Basisbenziner (258 PS), den es auch mit Hinterradantrieb gibt, werden die wenigsten Käufer warm. Gleiches gilt für die kleinen Diesel, beliebter sind die Reihensechser (350 d, 400 d, 450 d mit 272, 330, 367 PS). Beeindrucken kann die Performance der V8-Benziner (wie die R6-Benziner stets mit Mildhybridtechnik), die gern fett ausgestattet sind. Dezentler als die AMG-Versionen rollt der feine GLE

580 mit bis zu 517 PS. Die Plug-in-Hybride als Diesel wie Benziner sind selten und wiegen mit schweren Akkus bis zu 2,7 Tonnen.

DAS KANN ER Mit Luxus verwöhnen und die schiere Masse vergessen lassen. Mit dem optionalen elektro-hydraulischen Fahrwerk (E-Active Body Control, 7700 Euro) geht der Riese geschmeidig durch die Kurven. Je mehr Extras, desto mehr Macken ziehen in den GLE ein.

DAS MÄCHT ÄRGER Verarbeitungsmängel und zickende Assistenten. Viele Rückrufe, darunter eindringendes Wasser durch falsch verlegte Abläufe, Brandgefahr durch fehlerhaftes AGR-Ventil (2019-2023) oder schlechte Masseverbindung.

Mercedes GLE/ML (W166, C292)

Bauzeit	2011 bis 2019
Motoren	204 PS (250 BlueTec) bis 585 PS (63 S AMG)
Preis	ab 8000 Euro



DAS IST ER Ein Oberklasse-Hochsitz nach Mercedes-Art – komfortabel, vielseitig und geräumig mit bis zu 2010 Liter Kofferraum. Zunächst hieß er ML, seit dem Facelift 2015 GLE. Seitdem hat die geschmeidige Wandlerautomatik neun statt sieben Stufen, zudem rückte das GLE Coupé ins Angebot. Bis auf den GLE 350 mit Hinterradantrieb haben alle Versionen Allrad.

DAS KANN ER Je nach Motorisierung und Ausstattung spielt der GLE entweder den Offroadkraxler, die gelassene Familienkutsche (oft mit V6-Diesel und 258 PS) oder das Power-SUV als AMG 63 S mit V8-Benziner und maximal 585 PS. Als Zugpferd nimmt das SUV bis zu 3,5 Tonnen an den Haken.

DAS MÄCHT ÄRGER Beim V6-Diesel melden die AdBlue-Sensoren Fehler, wo keine sind. Die Siebenstufenautomatik vor 2015 macht selten Probleme, sollte aber regelmäßig einen Ölwechsel bekommen. Die Kompressoren der Luftfederung zicken. Rückrufe: 2017 Lenkungsfehler, 2018 Brandgefahr durch hydraulische Wankstabilisierung und fehlerhafte Getriebeölkühlerschläuche, 2023 wegen korrodierender Aluminiumschrauben am Lenkgetriebe.

FAHRWERK

Grundsätzlich zeigt sich der GLE langlebig. Allerdings liegt die Mängelquote der Achsanfahrungen und der Lenkgelenke des jungen V167 über dem Schnitt. Beim älteren W166 sind es die Antriebswellen, die rote Zahlen liefern. Rost kommt an beiden Generationen nicht vor.

LICHT

Alles im grünen Bereich: An älteren Jahrgängen müssen die Prüfer gelegentlich das Abblendlicht sowie die hintere Beleuchtung monieren, aber das ist eher Kleinkram.



Stecker rein und vollladen reicht im GLE 500 e (W166, Bild) für rund 30 Kilometer stromern. Im W167 fahren Hybride bis zu 100 km elektrisch

BREMSEN

Beruhigend, dass die Bremsen des GLE standfest und langlebig arbeiten. Auch die sonst oft geschundenen Bremsscheiben werden nur selten bemängelt. Schlüsse und Leitungen sind immer tiptopp.

Umwelt

Die Themen Ölverlust und Abgasuntersuchung hat der Jüngere ganz klar im Griff, die Werte liegen unter dem Durchschnitt. Der ältere W166 leckt dagegen auffällig öfter, ab dem zehnten Jahr liegen auch die Mängelquoten bei der AU über dem Mittel. Deutlich solidier präsentieren sich die Abgasanlagen beider Generationen.

FAZIT

Niedrige Mängelquoten und Top-Platzierungen in den höchsten Altersklassen: Das Groß-SUV mit dem Stern hat eine ausgezeichnete Langlebigkeit – aber auch ein paar hartrückige und mitunter teure Schwachstellen. Der Ölverlust lässt den älteren W166 nicht gut aussehen. Und die Lenkungsprobleme des jungen V167 sollte eine Premiummarke wie Mercedes unbedingt in den Griff bekommen!



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	63 000	45 000	90,5	89,4	3,5	4,0	6,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	85 000	65 000	88,7	84,7	3,8	5,3	7,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	116 000	88 000	78,6	78,8	11,1	7,6	10,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	143 000	112 000	73,4	71,7	14,3	10,0	12,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	170 000	131 000	67,7	64,7	17,2	12,4	15,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	193 000	150 000	58,6	56,0	22,1	15,5	19,3	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	GLE (V167)									
4-5 Jahre	GLE (V167)									
6-7 Jahre	GLE/ML (W166)									
8-9 Jahre	GLE/ML (W166)									
10-11 Jahre	GLE/ML (W166)									
12-13 Jahre	GLE/ML (W166)									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

Großer Auftritt für den Kleinen

Einst war der Ur-Mini ein Mängelriese, damit machen die Nachfolger radikal Schluss. Die neuen Generationen liefern rundum gute Qualität ab – und eine alte Macke

Mini (F54-F57)

Bauzeit	2014 bis 2024
Motoren	75 PS (One First) bis 306 PS (JCW GP)
Preis	ab 5500 Euro



DAS IST ER Ein Mini, der minimal gewachsen ist: 9,8 cm länger, 4,4 breiter und fast einen höher als der Vorgänger. Es bleibt beim verspielten Innenraum und dem wendigen Fahrgefühl – trotz der neuen Frontantriebsplattform von BMW. Es gibt nur noch Drei- und Fünftürer sowie das Cabrio. Facelifts 2018 und 2021, gegen Aufpreis gibt's Union-Jack-Rückleuchten, -Außenspiegel und -Cabriodächer.

DAS KANN ER Den Mini-Fahrspaß versprühen mit tiefem Sitzen, schnellem Einlenken und straffer Federung. Je stärker der Antrieb, desto hartherziger das dazugehörige Fahrwerk. Schon die Dreizylinder bis 136 PS haben Feuer, nach

oben steht das Limit bei 306 PS. Zunächst standen Sechsgangschaltung und Automatik zur Wahl, ab 2018 folgte ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe.

DAS MACHT ÄRGER Die ersten Dreizylinder verreckten an schwachen Axiallagern. Panoramadächer knarzen, Wischerlager rosten fest, und die Bluetooth-Anbindung versagt. Zudem wurden einige Mini mit zu wenig Klima-Kältemittel oder zu schwachen Antriebswellen ausgeliefert. Rückrufe wegen Bruchgefahr an der Spurstangen-Anbindung sowie defekter Hochvoltbatterien (Hybridmodelle). Im AUTO BILD-Dauertest bekam ein Countryman D eine 1–.

Mini (R55-R59)

Bauzeit	2006 bis 2014 (Cabrio bis 2016)
Motoren	75 PS (One) bis 218 PS (JCW GP)
Preis	ab 800 Euro



DAS IST ER Die reifere Ausgabe des ersten New Mini, endlich mit besserer Verarbeitung, modernerem Interieur und etwas mehr Kofferraum (plus zehn Liter). Das Facelift 2009 beendete die letzten Klapptrennen. Nie war die Mini-Familie größer mit Dreitürer, Cabriolet, Roadster, Coupé, Clubman und dem SUV Countryman.

DAS KANN ER Je nach Modell fast alles, vom Kinderschaukeln im SUV bis zum Kurvenwetzen im John Cooper Works. Ein Komfortwunder ist er nie, Federung und ungewöhnliche Bedienung verlangen Nehmerqualitäten. ESP gab es erst ab 2009. Schon 75 PS machen den Mini flott, die 211 PS im Topsportler sind nur was für Fans.

DAS MACHT ÄRGER Die Elektrik in puncto Beleuchtung, Handykoppfung oder Radioempfang. Manche Panoramadächer leckten, am 1,6-Liter-Diesel gingen Turbolader kaputt. Anfällige Steuerketten stecken sowohl im 1.6er als auch im 2.0er-Diesel. Rückrufe betrafen die Kühlwasserpumpe, zu kleine Bremscheiben am JCW, falsche Stabilisatoren am Clubman und Unidichtigkeit am Abgasrückführungsmodus – Brandgefahr!

FAHRWERK

Der Kleine glänzt mit großer Langlebigkeit: Die Achsaufhängungen beider Generationen sind top, trotz häufig sportlicher Fahrweise. Auch am älteren Mini liegen die Defekte unter dem Durchschnitt. Federn und Dämpfer knicken qualitativ erst bei den Neunjährigen leicht ein. Nahezu perfekt: Lenkung und Rostdiagnose.

LICHT

In diesem Kapitel liefert Mini schwarze Schatten: Die vordere Beleuchtung des jüngeren Modells floppt überdurchschnittlich. Die Rückleuchten des älteren R55 bis R59 leiden unter Wassereinbruch und häufigeren Ausfällen vor allem der Kennzeichenbeleuchtung.



Hinter der steilen Frontscheibe zieht es bei offenem Dach wie Hechtsuppe – Mini-Fans können auch das lieben

BREMSEN

Eine sichere Sache, beide Typen überzeugen bremstechnisch. Leitungen und Schläuche präsentieren sich fast fehlerfrei, die Scheiben verschleißt nur unterdurchschnittlich. Die Funktion der Fußbremse wird erst ab acht Jahren moniert.

UMWELT

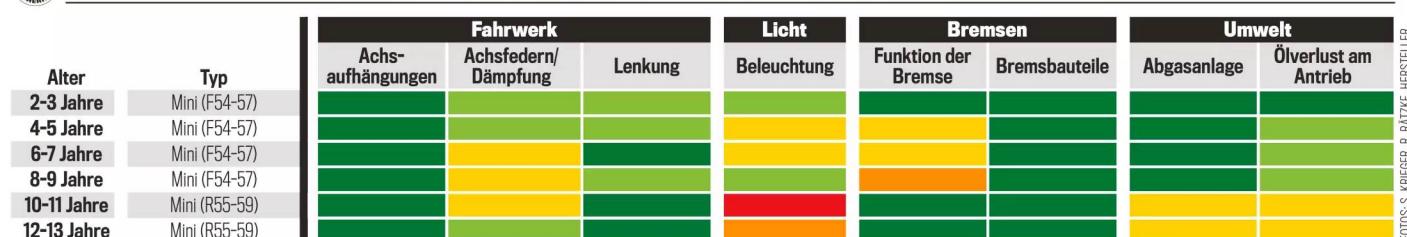
Der ältere Mini kleckert schon mal Öl raus, liegt aber noch unter dem Mängeldurchschnitt. Der neue überzeugt mit haltbaren Abgasanlagen und geringem Ölverlust.

FAZIT

Nach seinem klappigen Modellanlauf erweist sich des R55-R59 als langlebig: Die Zahl mängelfreier Exemplare liegt über dem Schnitt. Von Lichtproblemen abgesehen, ist sein größter Schwachpunkt der Ölverlust. Der Nachfolger schlägt sich, ebenfalls mit Ausnahme der Beleuchtung, überwiegend gut bis sehr gut. An Modellen mit aktivem Fußgängerschutz (Werkscode SA8TF) haben die Gasdruckdämpfer der Motorhaube ein Ablaufdatum. Das darf nicht überschritten sein, sonst gibt es keine Plakette.


MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	33 000	45 000	92,4	89,4	3,0	4,0	4,7	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	50 000	65 000	76,6	84,7	3,7	5,3	19,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	71 000	88 000	75,6	78,8	5,6	7,6	18,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	90 000	112 000	70,6	71,7	8,3	10,0	21,1	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	102 000	131 000	64,6	64,7	18,3	12,4	17,0	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	117 000	150 000	58,2	56,0	21,0	15,5	20,8	28,4	0,0	0,1


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel


Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: S. KRIEGER, R. RAYKE, HERSTELLER

Kein Widerstand

Dass Mini elektrisch kann, bestätigt der Brite mit bayerischen Wurzeln bei der Hauptuntersuchung. Die TÜV-Prüfer haben so gut wie nichts auszusetzen



Mini Cooper SE

Bauzeit	2020 bis 2023
Motoren	185 PS (135 kW)
Preis	ab 44.500 Euro

DAS IST ER Vom Look her – wie seine Verbrennerkollegen – der urbane Kleinwagenklassiker mit den ikonischen Kulleraugen. Unter der Haube schlägt seit 2020 ein elektrisches Herz. Je nach Ausstattung weisen gelbe Außenspiegelkappen und gleichfarbige Akzente am Kühlergrill den SE als Stromer aus. Auch innen ist alles vertraut: Das Interieur mit dem großen runden Zentralmonitor, den darunter platzierten Kippschaltern und dem knappen Platzangebot ist wie gehabt, nur dass die Anzeigeneinheit nun mit Informationen zu Reichweite, Verbrauch, Rekuperation und Ladezustand aufwartet.

DAS KANN ER Auch als E-Auto Go-kart-Feeling vermitteln. Den 184 PS starken E-Motor hat er vom

BMW i3 übernommen, die E-Maschine macht 270 Nm Drehmoment ab der ersten Umdrehung. Der Hersteller verspricht eine Reichweite von 270 Kilometern (WLTP). Wunschdenken – ein AUTO BILD-Test ermittelte 2022 nur



Kaum reisetauglich – in den Kofferraum passen nur 211 bis maximal 731 Liter

155 Kilometer im Drittelpack. Das heißt, der 28,9 kWh (netto) leistende Akku verliert pro 100 Kilometer 21,3 kWh. Geladen wird dieser von 0 auf 80 Prozent mit 11 kW (AC) in 2,5 Stunden und mit 50 kW (DC) in 35 Minuten. Fahrtechnisch ist der Mini E-Auto-typisch untenraus schnell, lässt obenrum aber nach. In Zahlen heißt das: 7,3 Sekunden braucht es bis Tempo 100, bei 150 km/h ist Schluss.

DAS MACHT ÄRGER Bislang recht wenig. Jedoch gab es einen Mega-Rückruf: Im September 2024 waren weltweit 150 000 Autos betroffen, bei denen wegen undichter Akkugehäuse Feuchtigkeit eindringen konnte. Die Folge: Brandgefahr. BMW löste das Problem zunächst mit einem Softwareupdate.

FAHRWERK

Grüne Welle im Fahrwerkskapitel: Als fehlerfrei bewerten die Prüfer die Achsaufhängungen sowie das Fahrwerk mit Eingelenk-Federbeinachse vorn, Mehrlenker-Hinterachse und die elektromechanische Lenkung. Federn und Dämpfer sind nahezu tadellos. Rost? Null.

LICHT

Bei der Einstellung des Abblendlichts wird schon mal der Griff zum Rotstift nötig, aber seltener als bei der Vergleichsgruppe. Ansonsten sind bei der vorderen und hinteren Beleuchtung sowie den Blinkern gar keine negativen Einträge nötig.



Schnarchlader: 50 kW schafft der Mini SE an Schnellladestationen – das ist nicht mehr Stand der Technik

BREMSEN

Die Bremsscheiben werden an einem von 1000 Fahrzeugen bemängelt – besser geht es kaum. Tipptopp sind auch die Bremsfunktionen sowie die Bremsleitungen und Bremsschläuche.

UMWELT

Die nicht vorhandene Abgasanlage und eine fällige EU können ihm keine Probleme machen. Ölverlust ist zwar im Prinzip auch bei batteriegetriebenen Fahrzeugen möglich, am E-Mini tut sich aber nichts.

FAZIT

Der flotte Kleinwagen brilliert in allen Disziplinen. Achsaufhängungen und Bremsscheiben – bei E-Autos oft schon in jungen Jahren ein Thema – funktionieren absolut problemlos. Damit ist der Mini Cooper SE das beste E-Auto im AutoBild TÜV-Report 2026. Reichweite sowie Ladezeit des Mini Cooper SE sind nicht mehr zeitgemäß. Wen das nicht stört, der kann mit dem Modell glücklich werden. Das scheint sich herumgesprochen zu haben, denn die Preise auf dem Gebrauchsmarkt sind stabil.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	27 000	45 000	93,2	89,4	3,3	4,0	3,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Mini Cooper SE	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser  schlechter

Sie nannten ihn Benjamin Button

Als jünger Hüpfer nicht gerade brillant, sinkt mit zunehmendem Alter die Mängelquote im Vergleich zum Durchschnitt. Weil der Space Star dann durchrepariert ist?



Mitsubishi Space Star

Bauzeit	2013 bis 2024
Motoren	71 PS (1.0 und 1.2) bis 80 PS (1.2)
Preis	ab 2500 Euro

DAS IST ER Ein Kleinwagen-Phänomen. Den Methusalem verkauft Mitsubishi mehr als zwölf Jahre, außerhalb Europas unter dem Namen Mirage. Zwei Modellpflegen (2016 und 2020) brachten das jeweils aktuelle Markendesign sowie kleinere Updates. Technische Basis blieb stets die Global Small Car Architecture. Der Space Star verkaufte sich auch im hohen Alter ordentlich. Das lag nicht nur am günstigen Preis, sondern auch an der aussterbenden Konkurrenz. Bis 2020 gab es Dreizylinder-Benziner mit 1,0 und 1,2 Liter Hubraum (71/80 PS). Beide mit Fünfganggetriebe, für den 1.2er gab es alternativ eine CVT-Automatik. Ab 2021 war nur noch ein 1,2-Liter mit 71 PS (CVT optional) verfügbar.

DAS KANN ER Genügsam sein – weniger als sechs Liter Sprit reichen für 100 Kilometer. Sparsam ist auch der Wendekreis (etwa 9 m). Fahrdynamisch backt der SpaceStar ganz kleine Brötchen. Früh untersteuernd, ist er auf Fahrsicherheit



Kein Raumwunder, doch für 3,85 Meter Länge geht der Platz hinten in Ordnung

ausgelegt. Ein Bremsweg von rund 38 m und ein Minimum an Assistenten sind hingegen nicht mehr zeitgemäß. Die gefühllose Lenkung benötigt Korrekturen, damit es irgendwie geradeaus geht. Gipfel der Behäbigkeit: der 71 PS starke 1.2er mit dem CVT-Getriebe. Wer ein Minimum an Fahrerfreude erwartet, sollte sich anderswo umsehen.

DAS MACHT ÄRGER Der Sparzwang ist am SpaceStar deutlich zu erkennen. Öde Kunststoffe, sehr tolerante Spaltmaße und viele einfache technische Lösungen. Außerdem bieten die mangelnde Auslackierung von nicht sichtbaren Teilen und eine knappe Konservierung viel Angriffsfläche für Rost. Streikende Heizungen verursachen oft einen verstopften Wärmetauscher.



Minimalist: Preiswert, sparsam und wendig will der Space Star sein. Agiles Handling ist nicht seine Sache

BREMSEN

Klar erhöhte Mängelwerte zeigen die Funktion der Fußbremse zwei- bis dreijähriger Exemplare. Interessant: Bei älteren Space Star ist die Fehlerquote immer noch erhöht, im Vergleich zum Durchschnitt aber nicht mehr so stark. So gesehen wird der Space Star im Alter besser.

UMWELT

Överlust kann vorkommen, an den älteren Jahrgängen tritt er in Relation zum Schnitt seltener auf. Fast keine Themen: Abgasanlage und Abgasuntersuchung.

FAZIT

Bezahlbare, simple Kleinwagen wie der Space Star haben ihre Daseinsberechtigung, insbesondere dann, wenn sie sich auch als haltbar erweisen. Ärgerlich jedoch, dass die Bremsen beim ersten Termin zu oft schwächeln. Daher sollten Besitzer auf gute Reifen und hochwertige Bremsteile setzen. Bei zehn und elf Jahren alten Modellen lohnt sich zudem ein Blick auf die Lenkgelenke und das Fahrwerk.



MÄNGELEINTEILUNG

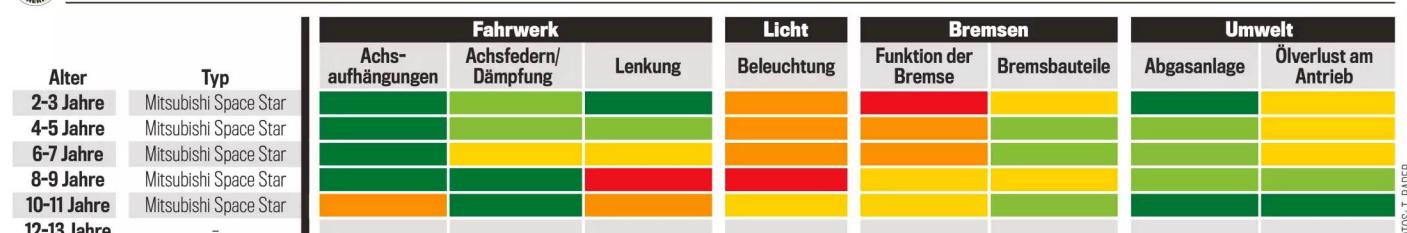
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	31 000	45 000	85,1	89,4	7,0	4,0	8,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	47 000	65 000	80,3	84,7	9,2	5,3	10,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	63 000	88 000	76,3	78,8	11,3	7,6	12,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	79 000	112 000	67,5	71,7	17,0	10,0	15,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	93 000	131 000	66,0	64,7	17,5	12,4	16,5	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: T. BAER

Kein klassischer Japaner

Mal sachlich, mal kugelig, mal kantig: Nissan hat dem Micra im Laufe der Zeit immer wieder neue Looks verpasst. Geblieben sind die Mängel bei der HU

Nissan Micra (K14)

Bauzeit	2017 bis 2022
Motoren	71 PS (IG 71) bis 117 PS (DIG-T 117)
Preis	ab 7900 Euro



DAS IST ER Im französischen Flins-sur-Seine gebaut, Basis ist der Renault Clio. Die Motoren stammen entsprechend aus dem Renault-Regal und leisten 71 bis 117 PS. Die Dreizylinder-Benziner gibt es als Sauger oder mit Turbo, außerdem einen Vierzylinder-Diesel mit 90 PS (bis 2018). Mit der Modellpflege im Jahr 2020 gab es fünf Ausstattungslinien, neue Motoren, die Euro 6d schaffen, neue Räder, neue Farben und das Sondermodell N-Way mit Komfortpaket.

DAS KANN ER Optisch Kante zeigen, das knuffige Aussehen gehört der Vergangenheit an. So richtig flott ist keine der Antriebsvarianten. Auch sind die Sitze und das Platz-

angebot insgesamt nur mäßig. Im Jahr 2017 erreichte der serienmäßig ausgerüstete Micra K14 lediglich vier Sterne im Euro-NCAP-Crash-Test, mit optionalem Sicherheitspaket waren es fünf.

DAS MACHT ÄRGER Die simplen Materialien vor allem dort, wo es erst auf den zweiten Blick auffällt. Die Dichtungen am Antriebsstrang werden recht früh durchlässig, dazu kommen teils instabile Bluetooth-Verbindungen. Rückrufe bestrafen eine Softwareanpassung wegen Geisterbremsungen, einen Konstruktionsfehler der Sitzschienen, der bei einem Unfall die Wirkung des Gurtes mindern kann, und bruchgefährdete Radnaben vorn.

Nissan Micra (K13)

Bauzeit	2010 bis 2017
Motoren	80 PS (1.2) bis 98 PS (1.2 DIG-S)
Preis	ab 2000 Euro



DAS IST ER Weniger auffällig und emotional gestaltet als sein Vorgänger, dafür mit größerem Innenraum. Fünf Türen, sechs Airbags, ESP und Servolenkung sind Serie. Ein Facelift im Jahr 2013 brachte vor allem optische Änderungen, etwa ein Chrom-V im Kühlergrill, ganz im Stile des neuen Nissan-Markengesichts. Das Heck zieren seitdem ein geänderter Stoßfänger und LED-Rückleuchten.

DAS KANN ER Mit dem 1,2-Liter-Benziner ein eher behäbiger Begleiter sein – erst ab 4000 Touren nimmt der Kompressor seine Arbeit auf. Die eingesetzten Materialien sind einfach, die Geräuschkühlung ist nur mittelmäßig. Das fällt vor allem bei den Dreizylindermotoren auf, die rauhe Gesellen sind. Das Micra-Fahrwerk ist nicht unbedingt harmonisch abgestimmt.

DAS MACHT ÄRGER Die AUTO BILD-Redaktion erreichten nur wenige Beschwerden, der ADAC berichtet vor allem von defekten Anlassern, Zündkerzen und Starterbatterien. Rückrufe gab es wegen schadhafter Bremszylinder, Airbags mit zu hohem Zünddruck und Softwareproblemen des stufenlosen CVT-Gesamtbildes – ein Update half.

FAHRWERK

Schon bei den Vier- bis Fünfjährigen schnellen die Mängelquoten der Achsaufhängungen in die Höhe und liegen bei den 12-13-Jährigen im zweistelligen Bereich. Hauptursache sind Beschädigungen der Gummilagerung am Querlenker Vorderachse. Gebrochen Federn und undichte Schwingungsdämpfer sind eindeutig ein Problemfeld des jüngeren K14, defekte Antriebswellen dagegen ein Mangel der älteren K13. Lenkanlage und -gelenke sind stabil.

LICHT

Das Abblendlicht sowie die vordere und hintere Beleuchtung schneiden bei der Hauptuntersuchung in den meisten Fällen schlechter als im Schnitt ab. Die Blinker sind dagegen lange Zeit recht zuverlässig, bis auch sie nach 12-13 Jahren nachlassen.



Da guckst du: Micra Nummer 5 hat eine hohe Fensterlinie, das schränkt die Rundumsicht spürbar ein

BREMSEN

Mängel an der Fußbremsfunktion sind ein Problem des K13. Die Brems Scheiben sind insgesamt durchschnittlich haltbar. Überzeugend ist die Qualität der Bremsleitungen, -schläuche sowie der Feststellbremse.

UMWELT

Ölverlust tritt gerade beim jüngeren Modell häufiger auf als im HU-Durchschnitt. Der Vorgänger schwächelt aber auch. Die AU ist vor allem eine Hürde für vier- bis fünfjährige K14. Rostige Abgasanlagen kommen beim Jüngeren öfter vor als im Schnitt.

FAZIT

Zwei- bis dreijährige Micra passieren häufiger die HU ohne erhebliche Mängel als der Durchschnittswagen. Bei den Älteren kippt dieses Verhältnis zu Ungunsten des kleinen Japaners, obwohl die Laufleistungen eher gering ausfallen. Von den 12- bis 13-Jährigen fällt schon mehr als jeder dritte Micra durch, viele wegen maroder Achsaufhängungen und Lichtdefekten. Jüngere leiden mitunter an Ölleckereien.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	30 000	45 000	88,6	89,4	6,0	4,0	5,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	47 000	65 000	80,4	84,7	7,2	5,3	12,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	66 000	88 000	71,7	78,8	6,8	7,6	21,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	74 000	112 000	62,9	71,7	12,6	10,0	24,4	18,3	0,1	0,0
10-11 Jahre	91 000	131 000	59,3	64,7	12,5	12,4	28,2	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	102 000	150 000	50,6	56,0	14,2	15,5	35,2	28,4	0,0	0,1

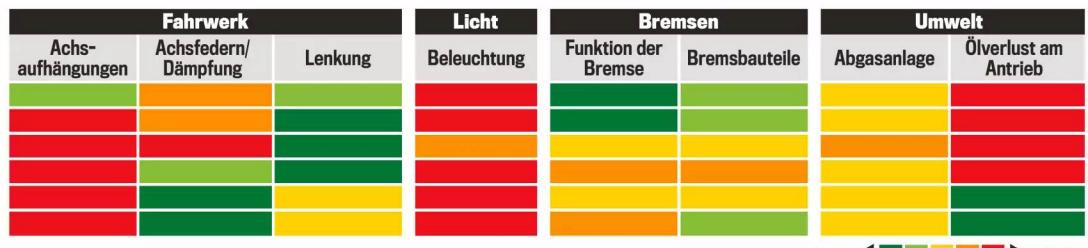


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Micra (K14)
4-5 Jahre	Micra (K14)
6-7 Jahre	Micra (K14)
8-9 Jahre	Micra (K13)
10-11 Jahre	Micra (K13)
12-13 Jahre	Micra (K13)

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



Im Alter ein kleiner Quälgeist

Der Qashqai war eines der ersten kompakten SUV. Gebrauchte machen noch immer was her und sind bezahlbar – haben allerdings auch einige Schwachpunkte

Nissan Qashqai (J11)

Bauzeit	2014 bis 2021
Motoren	110 PS (1.5 dCi) bis 163 PS (1.6 DIG-T)
Preis	ab 8000 Euro



DAS IST ER Gut aussehend und günstig, geräumig obendrein. Der Kofferraum fasst 430 Liter, bei umgelegter Rückbank 1585 Liter – das sind nur 70 Liter weniger als beim VW Tiguan (ab 2021). Mit 4,37 Meter Länge ist Qashqai Nummer II etwas größer, aber noch kompakt genug für die Stadt. Einen Siebensitzer gibt es nicht mehr. Serienmäßig an Bord sind Start-Stopp, Bluetooth, Tempomat und LED-Tagfahrlicht. Optionale Helfer: Verkehrszeichenerkennung, Notbrems- und Spurhalteassistent. Der Anteil an Allradlern ist klein – sie gab es nur mit 130- oder 150-PS-Diesel. Letzterer darf als Einziger bis zu zwei Tonnen ziehen.

DAS KANN ER Etwas sparsamer und dynamischer sein als der Ur-Qashqai. Die Basismotoren sollte man besser ignorieren, empfehlenswert ist der 160-PS-Benziner, der im Alltag nur 7,3 Liter schluckt. Der größte Diesel (150 PS) verbraucht real unter sieben Liter und schafft bereits Euro 6d-temp. Drei Viertel des Bestandes sind Benziner.

DAS MACHT ÄRGER Windgeräusche an Türen, selten Lackabplatzter. Rückrufe: Antriebsausfall, Kindersicherung, Brandgefahr, Softwareupdate, Notbremsassistent. Im Dauertest erhielt ein Diesel-Qashqai die Note 2. Laut ADAC eher schwache 12 V-Batterien.

Nissan Qashqai (J10)

Bauzeit	2007 bis 2013
Motoren	103 PS (1.5 dCi) bis 150 PS (2.0 dCi)
Preis	ab 4000 Euro

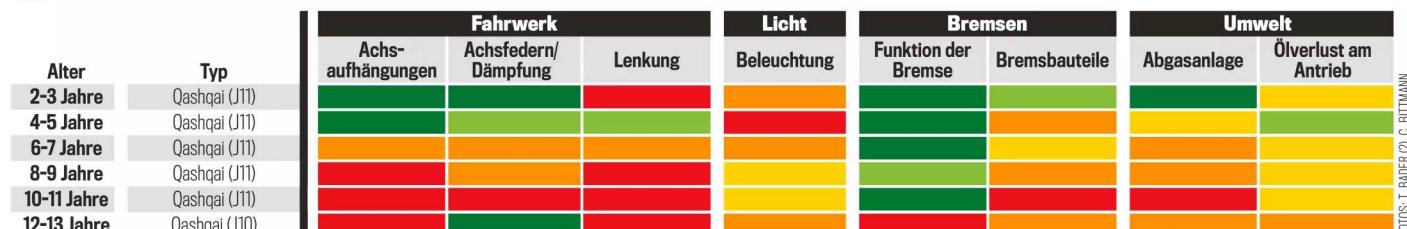


MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	39 000	45 000	91,3	89,4	3,7	4,0	5,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	58 000	65 000	86,3	84,7	5,6	5,3	8,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	79 000	88 000	80,3	78,8	6,6	7,6	13,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	106 000	112 000	70,2	71,7	10,1	10,0	19,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	124 000	131 000	62,2	64,7	11,2	12,4	26,6	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	149 000	150 000	47,1	56,0	15,0	15,5	37,6	28,4	0,2	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlspiegel ab Seite 164

FOTOS: T. BAUDER (2), C. BITTMANN

FAHRWERK

Bei den Achsaufhängungen sind ausgeschlagene Trag- oder Führungsgelenke, bei den Lenkgelenken sind der ausgeschlagene Spurstangenkopf typische Schwachstellen der ersten Generation – die zweite schneidet schon im mittleren Alter nicht besser ab. Unproblematisch: Lenkanlage, Antriebswellen, Federn und Dämpfer.

LICHT

Die Beleuchtung vorn und hinten macht schon bei jungen Exemplaren überdurchschnittlich oft Probleme, im Alter entspricht das eher dem Durchschnitt. Das Abblendlicht allerdings bleibt generell unauffällig.



Langfassung: Als +2 bot Nissans Ur-Qashqai auf 4,54 Meter Länge Platz für sieben Passagiere

BREMSEN

Obwohl die Laufleistungen nicht übermäßig hoch ausfallen, verschleißt die Brems scheiben schnell. Beim Urtyp erweist sich die Feststellbremse sehr häufig als man gelhaft, der J11 bleibt hier und auch bei der Funktion der Fußbremse unauffällig. Schläuche und Leitungen liegen weitgehend im guten HU-Schnit.

UMWELT

Beide Baureihen rasseln zu häufig durch die Abgasuntersuchung. Der J10 zeigt recht oft Ölverlust am Antrieb, marode Abgasanlagen fallen schon bei Zehn- bis Elfjährigen überdurchschnittlich oft auf.

FAZIT

Mit seiner modischen Form und fairen Preisen ist der Qashqai ein interessantes Angebot. Trotz eher unterdurchschnittlicher Laufleistungen gibt es einige Bereiche, in denen beide Qashqai im Alter Federn lassen, vor allem in puncto Lenkung, Bremse und Achsaufhängung. Einen Qashqai bei der Besichtigung von unten anzusehen, ist daher Pflichtprogramm.

Opels Erbsünder

Der Adam verführt vor allem Frauen mit seinem Aussehen und seinen citytauglichen Eigenschaften. Doch ihn plagen Opel-typischer Ölverlust und schwache Achsfedern



Opel Adam	
Bauzeit	2013 bis 2019
Motoren	von 69 PS (1.2) bis 150 PS (1.4 Turbo)
Preis	ab 4500 Euro

DAS IST ER Ein Konkurrent zum Fiat 500 und Mini, nach sechs Jahren in Rente geschickt. Der hippe Edelzwerg, gebaut auf der Plattform des Opel Corsa, bot bezüglich Farben, Polstern und Ausstattungen über 90 000 Kombinationen inklusive Sternendachhimmel mit 63 LEDs. Nach der Opel-Übernahme durch PSA wurde bei dieser Vielfalt jedoch der Rotstift angesetzt. Vorn großzügig gestaltet, geizt der Adam hinten mit Platz; immerhin lassen sich zwei Kindersitze per Isofix befestigen. Ins Gepäckfach passen zwei Wasserkästen, bei umgeklappten Rücksitzlehnen 670 Liter – nicht gerade viel, auch in dieser Fahrzeugklasse. Neben dem Basismodell gibt es weitere Ausstattungspakete wie den Adam Open Air mit Stoff-

faltdach sowie den Adam Rocks mit SUV-Anstrich.

DAS KANN ER Solide fahren, auch sportlich ist drin. Zwar sind die schwächeren Aggregate wie der 1.2er mit 69 PS eher Wanderdünen, doch der ab 2014 angebotene Ein-



Qual der Farbwahl: Überbordend waren die Individualisierungsoptionen

liter-Turbo mit 90 oder 115 PS ist ein Tipp. Überflieger wählen den Adam S mit 150 PS, der erinnert an selige GSi-Zeiten. Diesel gibt es nicht, dafür einen Autogas-Adam.

DAS MACHT ÄRGER Vom ADAC werden Schalthebel (2013–2014) und Zündspule (2013–2016) als häufige Pannenursachen genannt. Beim KBA sind neun Rückrufe gelistet, darunter: 2014 und 2015 konnte eine Klemmschraube im Fahrwerk ungenügend angezogen sein und so ein Gelenk in der Lenkzwischenwelle brechen. Der Rückruf wurde 2016 erweitert, weil fehlerhafte Ersatzteile in den Handel gelangt sein könnten. 2017 machten Feststellbremse und sich lösende Glasdächer Probleme. 2019 wurde ein Softwareupdate fällig.

FAHRWERK

Die Mängel an den Achsaufhängungen nehmen mit den Jahren zu, nur bei den Sechs- bis Neunjährigen bleiben sie unterdurchschnittlich. Die Krux sind gebrochene Federn und undichte Schwingschwingungsdämpfer. Die Lenkgelenke schneiden ab der zweiten HU unterdurchschnittlich ab. Top: Antriebswellen und Lenkanlage. Rost attestieren die Prüfer im Alter hier und da.

LICHT

Verstelltes Abblendlicht verdüstert den ansonsten leuchtenden Auftritt in diesem Kapitel etwas. Front- und Rückleuchten sowie die Blinker fallen hingegen erfreulich selten negativ auf.



Der coole Adam Rocks klingt zwar nach Wildnis, hat aber statt 4x4 ein elektrisches Faltdach serienmäßig

BREMSEN

Während die Wirkungsweise der Feststellbremse nur bei den 12- bis 13-Jährigen im Schnitt zur Vergleichsgruppe schlechter bewertet wird, sind die Probleme mit der Fußbremse augenfälliger. Schläuche und Bremszylinderbleiben unter dem HU-Durchschnitt. Tadellos: die Bremsleitungen.

UMWELT

Achtung, Ölfeuchtel! Dieses Übel steigt bei der fünften HU sogar weit in den zweistelligen Prozentbereich an. Weniger Kummer bereiten die Abgasanlage und die Abgasuntersuchung.

FAZIT

Die dunklen Wolken im Paradies kennt der Adam schon – der Opel bekannte Ölverlust plagt viele Exemplare aller Baujahre. Federn und Lenkgelenke können vielfach weder Stabilität noch Langlebigkeit beweisen. Dennoch hat der Adam seine Fans, die ihn als ansonsten selbstbewussten und handlichen Begleiter im Stadtalltag schätzen. Beim Kauf sollte man Exemplare mit frischer HU-Plakette präferieren.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	47 000	65 000	83,0	84,7	7,4	5,3	9,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	60 000	88 000	77,8	78,8	10,0	7,6	12,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	79 000	112 000	70,0	71,7	12,5	10,0	17,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	98 000	131 000	62,7	64,7	13,9	12,4	23,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	112 000	150 000	53,1	56,0	15,5	15,5	31,3	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	-									
4-5 Jahre	Adam									
6-7 Jahre	Adam									
8-9 Jahre	Adam									
10-11 Jahre	Adam									
12-13 Jahre	Adam									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

Der Kleine muss kämpfen

Gut ausgestattet und sicher – der kleine Opel hat einige Talente. Die HU offenbart an älteren Generationen diverse Mängel, der aktuelle Typ F kommt besser durch

Opel Corsa F	
Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	75 PS (1.2) bis 145 PS (1.2 Turbo Hybrid 48 V)
Preis	ab 9500 Euro



DAS IST ER Ein Kleinwagen auf der Stellantis-Plattform, die auch Peugeot 208 und DS3 nutzen. Breiter und flacher als der Vorgänger, entsprechend bulliger im Auftritt. Das Raumangebot ist aber nur mäßig.

DAS KANN ER Je nach Version in vielen Rollen schlüpfen; fünf Verbrenner (Benziner mit 75 bis 130 PS, Diesel mit 102 PS bis 2023), zwei Automatikgetriebe, immer fünf Türen. Das Facelift 2023 brachte dem Corsa die sogenannte Vizor-Front.

DAS MACHT ÄRGER Die mangelhafte Qualität von Lack und Spaltmaßen sowie instabile Software. Viele Rückrufe, die u. a. Lenkungs- und Motorausfall, Brandgefahr und Seitenairbags betrafen.

Opel Corsa E	
Bauzeit	2014 bis 2019
Motoren	von 70 PS (1.2) bis 207 PS (OPC)
Preis	ab 3500 Euro



DAS IST ER Fast unverändert zum Vorgänger und der letzte Corsa auf GM-Plattform. Hat das Gesicht des kleineren Adam und die Flanke des größeren Insignia. Als Drei- und Fünftürer. Mit dem Facelift 2010 änderten sich Front und Ausstattungen.

DAS KANN ER Als Fünftürer vier Erwachsene mitnehmen, im Dreitürer ist es hinten dafür zu eng. Die Motorenauswahl reicht vom damals neuen Dreizylinder über günstiges Flüssiggas bis zum OPC mit 207 PS; zwei Automatiken.

DAS MACHT ÄRGER Gern mal die Zündspulen. Einige Rückrufe, u. a. wegen der Lenkgestänge, Seitenairbags, Softwareupdates für die Diesel, der Handbremse und frühzeitig verschleißender Steuerketten.

Opel Corsa D	
Bauzeit	2006 bis 2014
Motoren	von 60 PS (1.0) bis 211 PS (OPC „Nürburgring Edition“)
Preis	ab 1000 Euro



DAS IST ER Handlich und agil zu fahren und sicher dank ESP, Bremsassistent und sechs Airbags schon in der Basis. Es gibt Drei- und Fünftürer. Mit dem Facelift 2010 änderten sich Front und Ausstattungen.

DAS KANN ER Knausern mit dem beliebten 1,3-Liter-Diesel von Fiat, sprinten als knackiger GSi (150 bis 211 PS) oder gelassen gondeln mit den Vierzylinder-Benzinern (69 bis 101 PS). Die Automatik- und Flüssiggasversionen sind selten.

DAS MACHT ÄRGER Anfällige Getriebe, falsch geklebte Frontscheiben, Radlager, defekte Klimabedienteile, Elektronikzicken, undichte Öldruckschalter. Gut ein Dutzend Rückrufe, z. B. Lenkung und Rost.

FAHRWERK

Alle drei Generationen haben erfreulich zuverlässige Achsaufhängungen. Viele Mängel an den Achsfedern und den Lenkgelenken bescherten den Typen D und E tiefrote Zahlen, während Typ F im gesamten Kapitel mit guten Werten glänzt. Die Antriebswellen bleiben überall unauffällig.

LICHT

Das Abblendlicht zeigt schon ab dem ersten TÜV-Termin überdurchschnittlich viele Mängel, die Blinker des F fallen ebenfalls negativ auf. Die vorderen Lichter sind insgesamt Mittelmaß, die hinteren insbesondere des alten Typs D extrem anfällig.



Kleiner Knaller: Den Corsa D gab es tiefgelegt und mit bis zu 211 PS

BREMSEN

Ausgerechnet der F verschleißt Scheiben übermäßig häufig. Da sind D und E besser, deren Fußbremse allerdings deutlich schlechter als im Schnitt abschneidet. Bremsleitungen und -schläuche bleiben mit ihren Mängelquoten insgesamt im Rahmen.

UMWELT

Överlust! Das betrifft Typ D wie Typ E etwa doppelt so oft wie das Durchschnittsauto. Undichte Abgasrohre sind eine Schwachstelle des D, der im hohen Alter auch mal die AU verhaut. Der F lässt im gesamten Kapitel nichts auf sich kommen.

FAZIT

Ohne Bauchschmerzen lässt sich mit Blick auf die TÜV-Daten nur Typ F empfehlen. Er besteht die Prüfung häufiger als der Klassendurchschnitt. Die älteren Modelle D und E haben mit gebrochenen Achsfedern, Mängeln an den Lenkgelenken sowie Opel-typisch öden Motoren zu kämpfen. Die günstigen Preise für Gebrauchte haben womöglich auch hier ihre Gründe. Vor einem Kauf sind also vor allem ältere Corsa gut zu checken.



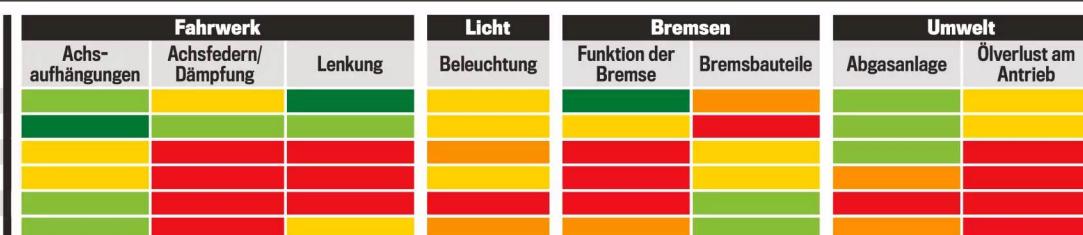
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	33 000	45 000	89,9	89,4	3,7	4,0	6,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	48 000	65 000	86,0	84,7	5,6	5,3	8,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	67 000	88 000	78,1	78,8	11,9	7,6	15,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	86 000	112 000	65,7	71,7	14,7	10,0	19,6	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	102 000	131 000	57,0	64,7	18,1	12,4	24,9	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	117 000	150 000	50,8	56,0	19,5	15,5	29,7	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

FOTO: O. TRICHL, S. KRIEGER (2), R. BAUTZKE

Im zweiten Anlauf besser

Die vollelektrische Variante von Opels Kleinwagen macht es anders als die meisten: Seine Mängelquoten nehmen bei der zweiten Hauptuntersuchung ab



Opel Corsa-e	
Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	von 136 PS (Corsa-e; Electric) bis 156 PS (Electric GS)
Preis	ab 10.500 Euro

DAS IST ER Der Technikzwillling des Peugeot e-208 und die vollelektrische Variante des Opel Corsa. Er streckt sich auf 4,06 Meter, bis auf den 40 Liter kleineren Kofferraum ist das Platzangebot identisch mit dem Verbrenner. Der 46-kWh-Akku (netto) reicht laut WLTP für 337 Kilometer, in der Praxis ergeben sich Werte um 250 Kilometer. Je nach Fahrmodus leistet der Corsa-e 82 bis 136 PS. Für die Klasse vorbildlich ist die gute Ausstattung mit Wärmpumpe, Navigationssystem und Klimaautomatik. Seit dem Facelift 2023 mit Vizor-Front und bis zu 156 PS als Corsa Electric vermarktet – der ist aber zu neu, um in der TÜV-Statistik aufzutreten.

DAS KANN ER Einen sicheren Spagat zwischen praktischem Stadt- und

vollwertigem E-Auto machen. Das Fahrwerk ist gut abgestimmt, der Kleinwagen fährt sich komfortabel. Das kostet: Der Einstiegspreis lag mit einst knapp 30.000 Euro mehr als doppelt so hoch wie der für den Basisbenzinler. Es stehen drei Ausstattungslinien zur Wahl. Das Platz-



Abhängig von der Ausstattung misst das Infodisplay sieben oder zehn Zoll

angebot vorn mit reichlich digitalisiertem Cockpit braucht sich vor vielen Kompakten nicht zu verstecken, im Fond geht es recht eng zu.

DAS MACHT ÄRGER Einige Besitzer beschweren sich über Ladeprobleme, die sowohl an AC- als auch an DC-Ladern auftreten. Ursächlich können Kommunikationsstörungen zwischen Fahrzeug und Ladesäule sein. Die Onboard-Hardware gilt als sensibel. Außerdem reagiert das Touch-Infotainment teils sehr träge oder stürzt ab. Der DAB+-Radioempfang wird oft als mäßig beschrieben. Der Klimakompressor geht gern kaputt, er war 2023 Grund für eine Serviceaktion. Das Kraftfahrt-Bundesamt registriert einen Rückruf wegen eines Softwarefehlers.

FAHRWERK

Achsfederung und -dämpfung sind haltbar. Dafür werden bei der ersten HU häufiger als im Schnitt ausgeschlagene Trag- oder Führungsgelenke an den Achsaufhängungen montiert. Bei der zweiten Prüfung sieht es besser aus. Das gleiche Bild ergibt sich für die Lenkgelenke. Solide dagegen sind die Antriebswellen sowie die Lenkanlage.

LICHT

Bis auf ein paar Defekte an der vorderen Beleuchtung zur ersten HU rollt der Corsa-e mit überdurchschnittlich wenigen Mängeln unter die Augen der TÜV-Prüfer.



Mit maximal 100 kW dauert das Aufladen des Akkus auf 80 Prozent am Schnelllader ungefähr 30 Minuten

BREMSEN

Die Bremsanlage arbeitet insgesamt zuverlässiger als im Schnitt. Bremsscheiben sind häufiger mangelhaft, die Bremsschläuche sowie -leitungen dagegen top.

UMWELT

Hier kann sich der Opel mehr als sehen lassen: Alle Mängelquoten bewegen sich sehr nahe der Nulllinie.

FAZIT

Ungewöhnlich: Die erste Prüfung nach zwei bis drei Jahren ist für den Corsa-e eine größere Herausforderung als die zweite. Möglicherweise kümmern sich die Eigentümer so sorgfältig um den kleinen Stroemer, dass er sich bei der zweiten HU kaum eine Blöße gibt. Grundsätzliche Schwachstellen bleiben aber die Achsaufhängungen und die Bremsscheiben. Beides sollten Interessenten vor dem Kauf gut checken.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	30.000	45.000	85,8	89,4	5,8	4,0	8,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	34.000	65.000	92,0	84,7	3,0	5,3	5,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Corsa-e									
4-5 Jahre	Corsa-e									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

Schmierige Mission

Wenn der Astra auch den lateinischen Namen für Stern trägt: Die TÜV-Prüfer müssen - wie so oft bei Opel - Sternchen machen mit dem Hinweis auf Öl-Kleckereien

Opel Astra (K)

Bauzeit	2015 bis 2021
Motoren	95 PS (1.5 D) bis 200 PS (1.6 T)
Preis	ab 6000 Euro



DAS IST ER Dynamischer mit keilförmigerer Front, kürzer und leichter als die Vorgängergeneration. Konstruktion und Materialien senken das Gewicht je nach Variante um bis zu 200 Kilo. Das Fahrverhalten wurde dadurch agiler, die Abstimmung komfortabler, der Astra gefälliger proportioniert und besser gedämmt. Der Kombi bietet mehr Raum. Über die Bauzeit verteilt stehen zwölf Motoren zur Wahl, die ihre Kraft an fünf verschiedene Getriebearten schicken. Das Facelift 2019 fiel eher dezent aus, dafür zogen diverse clevere Details in den Astra ein, er bekam Euro 6d-Dreizylinder (105 bis 145 PS) und ein frisches Infotainment.

DAS KANN ER Als Vernunftauto recht komfortabel, sparsam und durchaus flott unterwegs sein. Umfangreiche Sicherheitsausstattung, robuste Materialien im Innenraum. Selbst stark beanspruchte Exemplare mit hoher Laufleistung wirken oft erfreulich frisch.

DAS MACHT ÄRGER Displayausfälle des Infotainmentsystems, beim Anfahren ruckelige 1.4-Turbobenziner, leicht beschlagende Kamerarinsen der Assistenzsysteme in der Frontscheibe. Einige Rückrufe, darunter defekte Gasgeneratoren des Fahrerairbags, fehlerhafte Hauptbremszylinder, Ölaustritt an der Turboölleitung, Brandgefahr durch defekte Kraftstoffleitung.

Opel Astra (J)

Bauzeit	2009 bis 2015
Motoren	von 87 PS (1.4) bis 280 PS (OPC)
Preis	ab 2700 Euro



MÄNGELEINTEILUNG

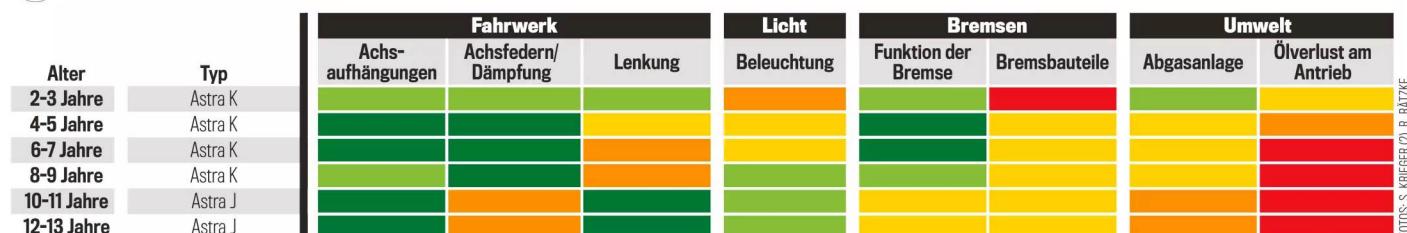
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	54 000	45 000	86,2	89,4	3,9	4,0	9,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	69 000	65 000	82,6	84,7	6,7	5,3	10,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	99 000	88 000	75,2	78,8	11,1	7,6	13,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	112 000	112 000	68,3	71,7	15,8	10,0	15,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	139 000	131 000	59,5	64,7	18,3	12,4	22,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	152 000	150 000	48,8	56,0	21,2	15,5	29,9	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

Der schicke Scheinriese

Groß und selbstbewusst: Der Opel Insignia zog einst die Blicke auf sich. Bei Annäherung auf der TÜV-Grube lassen ihn Leckagen an Motor und Antrieb aber schrumpfen

Opel Insignia B

Bauzeit	2017 bis 2022
Motoren	110 PS (1.6 Turbo D) bis 260 PS (2.0 Turbo 4x4)
Preis	ab 9000 Euro



DAS IST ER Mit 4,89 Metern richtig lang, dank zehn Zentimetern mehr Radstand geräumiger und dazu 200 Kilo leichter als sein Vorgänger. Ab sofort gibt es kein Stufenheck mehr, die übrigen Varianten Fließheck (Grand Sport), Kombi (Sports Tourer) und der leicht höhergelegte Country Tourer (bis 2019) fußen auf GM-Technik. Die Mehrlenker-Hinterachse arbeitet komfortabel. Mit diversen Assistenzsystemen und dem hervorragenden Matrix-LED-Licht (gegen Aufpreis) gönnt Opel dem Insignia frische Technik. Je sieben Benziner (140 bis 260 PS) und Diesel (110 bis 210 PS) standen in den Preislisten, am beliebtesten sind die Selbstzünder-Kombis. Sel-

ten kommen der sparsame Dreizylinder mit 122 PS sowie Allrad- und tiefergelegte GSi-Versionen vor.

DAS KANN ER Entspanntes Reisen ermöglichen. Die bequemen AGR-Sitze („Aktion Gesunder Rücken“) waren damals die modernsten am Markt. Das Fließheck ärgert den Fahrer jedoch mit schlechter Rundumsicht, der Kombi lädt mit 560 bis 1665 Liter Gepäck weniger, als man es von Opel einst gewohnt war.

DAS MACHT ÄRGER Knisternde Armaturenträger, schlecht eingepasste Türen und Frontscheiben. Die insgesamt acht Rückrufe betrafen u. a. fehlerhafte Spritleitungen und Vordersitze, Turbolader-Öllecks und Ausfälle des Bremskraftausgleichs.

Opel Insignia A

Bauzeit	2008 bis 2017
Motoren	von 110 PS (2.0 CDTI) bis 325 PS (2.8 V6 Turbo OPC)
Preis	ab 2000 Euro



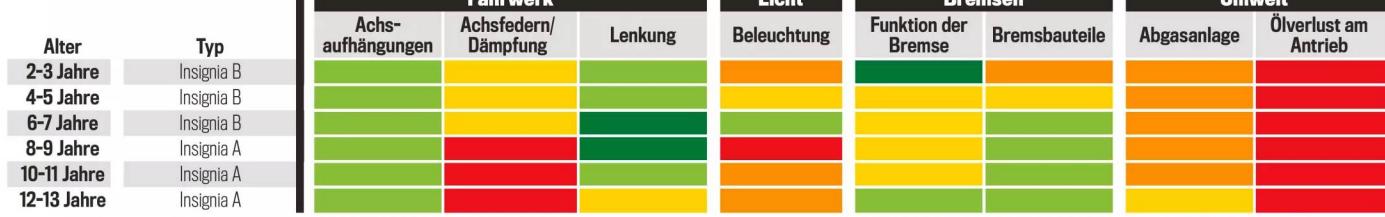
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	65 000	45 000	85,7	89,4	5,0	4,0	9,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	90 000	65 000	80,2	84,7	6,7	5,3	13,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	108 000	88 000	71,5	78,8	9,1	7,6	19,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	147 000	112 000	61,5	71,7	16,9	10,0	21,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	171 000	131 000	55,3	64,7	19,9	12,4	24,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	190 000	150 000	47,4	56,0	22,3	15,5	30,3	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FAHRWERK

Am Insignia A werden Federn und Dämpfer überdurchschnittlich oft montiert. Auch dessen Lenkanlage kann hier und da negativ auffallen. Einige der ältesten A machen außerdem das erledigt geglaubte Thema Rost wieder zu einem akuten. Im Übrigen gibt der Insignia eine passable Figur ab.

LICHT

Auch hier steht die zweite Generation recht solide da. Typ A hat dagegen insbesondere mit Mängeln an Abblendlicht und hinterer Beleuchtung zu kämpfen. Die Blinkanlage von Typ A und B ist in der Regel eine verlässliche Baugruppe.



Unpraktisch: der ausladende Stoßfänger des Insignia A, an dem Hosen leicht schmutzig werden

BREMSEN

Insgesamt eine Stärke des Insignia. Fuß- und Feststellbremse funktionieren zuverlässig. Bremsleitungen und -schläuche sind allenfalls bei den ältesten Insignia A in Ausnahmen marode. Dafür fallen die jüngsten B überdurchschnittlich häufig mit Mängeln an den Bremsscheiben auf.

UMWELT

Ölverlust! Schon jeder zehnte 8- bis 9-Jährige versagt hier, zwei Prüfungen später ist es jeder fünfte. Auch die Abgasanlagen sind allenfalls Mittelmaß. Zudem verpatzt der B die AU deutlich häufiger als im Schnitt.

FAZIT

Bloß nicht vom optisch souveränen Auftritt blenden lassen: Der große Opel fährt sehr viel mehr Kilometer als das Durchschnittsauto – und deutlich seltener unbeschadet durch die HU. Der häufig anzutreffende Ölverlust kann teure Reparaturen mit sich bringen. Immerhin sind Federn und Dämpfer des Insignia B zuverlässiger als beim Vorgänger. Gleches gilt für die Beleuchtung. Doch auch Generation B ist weit von der Perfektion entfernt.

Das Kreuz mit dem Crossland X

Beide Generationen des Kompakt-Opel bieten aktiven Paaren und Kleinfamilien genug Platz. Ölverlust und mehr durchkreuzen aber erfolgversprechende HU-Anläufe

Opel Crossland X

Bauzeit	2017 bis 2024
Motoren	von 81 PS (1.2 Benziner) bis 130 PS (1.2 DI Turbo)
Preis	ab 8500 Euro



DAS IST ER Ein Allrounder mit erhöhter Sitzposition, die Geländeoptik ist reine Show. Als Zwilling des Peugeot 2008 und Citroën C3 Aircross hat er die Fusion von Opel und dem französischen Autobauer PSA antizipiert. Erhältlich ist der Crossland X nur mit Frontantrieb. Für Vortrieb sorgen ein 1.2-Dreizylinder-Benziner (81 bis 130 PS), ein 1.6-Diesel (99-120 PS) oder ein 1.5-Diesel (102-120 PS). 2020 gab's ein Facelift mit frischer Front und sportlicher Ausstattung; der Namenszusatz X entfiel.

DAS KANN ER Auf praktische Weise und 4,21 mal 1,77 Meter Grundfläche den Alltag bewältigen, wenn auch nicht so nutzerorientiert wie

der Vorgänger Meriva. Clever ist die verschiebbare Rückbank, so passt ein kleines Fahrrad hinein. Für weniger Fahrspaß sorgen das straffe Fahrwerk sowie die schwammige Schaltung und Lenkung.

DAS MACHT ÄRGER Zu Beginn Elektromängel und hoher Verschleiß am Lager der Federbeindome. Einige Rückrufe: 2025 führte eine fehlerhafte Kettenkonstruktion zum Verschleiß der Nockenwellensteuerkette – Motorausfall droht. Zudem Rückrufe wegen Scheuerschäden am Kabelbaum, loser Hinterradnaben, defekter Dieselpartikelfilter, Ausfall des Bremskraftverstärkers und Bruchgefahr am hinteren Querträger.

Opel Meriva B

Bauzeit	2010 bis 2017
Motoren	von 95 PS (1.3 CDTI) bis 140 PS (1.4 T)
Preis	ab 2000 Euro



DAS IST ER Ein Alltagsvan mit Knick in der Seitenlinie und inneren Werten: Auf 4,29 m Länge bietet er bequem Platz für vier, ist gut zugänglich dank hinten angeschlagener Fondtüren. Im Angebot: drei Benziner mit 100 bis 140 PS, Diesel mit 95, 110, 130, ab 2013 mit 136 PS. Für Sparfuchse: die 120 PS starke Flüssiggasvariante.

DAS KANN ER Mit kluger Raumaufteilung und dank hoher Sitzposition mit guter Übersicht aufwarten. Per verschiebbarer Rücksitze gibt's bis zu 1500 Liter Kofferraum. Auch ist der Meriva erträglich komfortabel abgestimmt. Nicht empfehlenswert: der kleine Benziner mit 100 PS, er ist der Einzige ohne Turbo. Antriebstipp: der 1,6-Liter-Diesel mit 110 oder 136 PS – spritzig und mit 5,5 Liter Verbrauch sparsam.

DAS MACHT ÄRGER Defekte Kraftstoffpumpen, Kühlerrüttler, Zündschlüssel, Wegfahrsperren und Motorsteuerungen. Ansonsten nerven Rückrufe wegen loser Schrauben an den Sitzschienen, Risse in der Zahntange der 2013er-Exemplare und fehlerhafter Gurtschlösser. 2017 und 2022 kam es zu Airbagmängeln. Im AUTO BILD-Dauertest holte der Meriva eine 2–.

FAHRWERK

In diesem Kapitel hängt der Meriva den Nachfolger ab, dessen Achsaufhängungen anfälliger sind. Auch bei den Federn und Dämpfern ist die Fehlerquote des Crossland X vergleichsweise höher. Seine Lenkgelenke hingegen sind haltbar. Die Lenkanlage schwächt ab der dritten HU bei beiden. Rost gibt's nur am Meriva.

LICHT

Perfekte Blinker präsentiert der Crossland X, auch die Fehler des Vorgängers bleiben unter der kritischen Marke. Das gilt ebenfalls für Abblend- und Rücklicht, zu viele defekte Scheinwerfer gibt's bei HU zwei bis vier



Cleveres Konzept im Crossland X:
Per flexibler Rückbank und Durchlade wird der kleine Opel zum Van

BREMSEN

Verschlissene Bremsscheiben sind ein Kreuz des Crossland, der Meriva macht seine Sache besser. Bei der Fußbremsfunktion ist es umgekehrt. Solide bei Crossland X und Meriva: Feststellbremsfunktion, Bremsschläuche und -leitungen.

UMWELT

Eklatant hoch ist der Opel-typische Ölverlust beider Modelle. Die Abgasanlage des Crossland wird überdurchschnittlich motorisiert. Verlässlich tritt er bei der AU an.

FAZIT

Ölleck-Alarm! Die Fehlerquote des Meriva liegt sogar im zweistelligen Prozentbereich und steigert sich mit zunehmendem Alter. Der Crossland X schreibt ebenso rote Zahlen. Federn und Dämpfer zählen zu seinen weiteren Schwachpunkten. Wer dennoch Geschmack gefunden hat an den familienfreundlichen Lasteseln, erhält in beiden Fällen einen cleveren Praktiker. Diesen vor dem Kauf aber gründlichst checken!

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	30 000	45 000	86,4	89,4	3,5	4,0	10,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	46 000	65 000	77,6	84,7	5,3	5,3	17,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	61 000	88 000	73,5	78,8	6,4	7,6	20,1	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	82 000	112 000	70,9	71,7	14,2	10,0	14,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	97 000	131 000	62,6	64,7	16,9	12,4	20,5	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	117 000	150 000	54,8	56,0	19,0	15,5	26,0	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Crossland X									
4-5 Jahre	Crossland X									
6-7 Jahre	Crossland X									
8-9 Jahre	Meriva B									
10-11 Jahre	Meriva B									
12-13 Jahre	Meriva B									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: 1. BÄDER (2.), C. BORRIES

Haut einen nicht vom Hocker

Vor allem häufiger Ölverlust macht der ersten Generation dieses kleinen SUV zu schaffen. Der Nachfolger hält bislang besser dicht, krankt aber an anderer Stelle

Opel Mokka B

Bauzeit	2021 bis heute
Motoren	100 PS (1.2 Turbo) bis 136 PS (1.2 Turbo)
Preis	ab 14.500 Euro



DAS IST ER 13 Zentimeter länger als sein Vorgänger. Der Mokka B steht auf der CMP-Plattform von Stellantis, es steckt aktuell also von Alfa Romeo bis Jeep eine Menge fremdes Material drin. Trotz des Größenzuwachses geht es noch immer eng in allen Versionen zu, vorn wie hinten. Auch das Kofferraumvolumen fällt weiterhin bescheiden aus, hinzu kommt das unübersichtliche Design. Optisch hat der Mokka allerdings gewonnen, das Vizorgesicht aktueller Opel wirkt sehr erwachsen.

DAS KANN ER Als 1.2 DI Turbo im 100 000-Kilometer-Dauertest überzeugen. Abzüge brachte das Ergebnis der Zerlegung, bei der verkoke

Einlassventile, beginnende Korrosion am Vorderachsträger und freigängige Ventilringe auffielen. Insgesamt gab es eine 2+. Die Dreizylinder-Benziner gelten als emsig, die größeren 1.2 mit 130 PS bringen Tempo in die Sache. Sehr sparsam: der 110 PS starke 1.3 Diesel.

DAS MACHT ÄRGER Vor allem elektronische Kinkerlitzchen: hakende Multimediasysteme, Fehlermeldungen der Multikollisionsbremse, Ärger beim Koppeln des Mokka mit einigen Smartphone-Typen. Neun Rückrufe seit dem TÜV-Report 2025 betrafen unter anderem Brandgefahr, die Airbags, das eCall-System sowie die Gefahr von Motorausfällen.

Opel Mokka A

Bauzeit	2012 bis 2019
Motoren	110 PS (1.6 CDTI) bis 152 PS (1.4 DI Turbo)
Preis	ab 6500 Euro



DAS IST ER Gegen Aufpreis auch mit vier angetriebenen Rädern. Das kleine SUV lief zunächst in Südkorea vom Band, ab 2014 dann auch in Spanien. 2016 folgte das Modell Mokka X, für das es eine Sechsstufen-Automatik und einen adaptiven Allradantrieb gab. Bis Ende 2014 kam der ruppige 1,7-Liter-Diesel von Isuzu zum Einsatz, der 1.6-CDTI-Nachfolger stammt – wie auch alle Benziner – von Opel.

DAS KANN ER Gut auf der Straße liegen. Trotz des kurzen Radstands kippelt das SUV nicht. Echte Geländetalente darf man nicht erwarten, Feldwege oder verschneite Auffahrten sind aber kein Problem. Die Sitze sind bequem, das Platzangebot für Passagiere und Gepäck ist aber eher unterdurchschnittlich. Der erste Mokka ist recht schwer, was vor allem dem turbolosen 1.6 Ecoflex (115 PS) zu schaffen macht.

DAS MACHT ÄRGER Recht wenig. Die vielen Zutaten (Plattform Daewoo, Getriebe GM, Motoren Isuzu/Opel) erweisen sich im Alter als ausdauernd. Rückrufe betrafen den Allradantrieb, der plötzlich ausfiel, und die Airbags (Zündgemisch). Reparaturen, die den Ölverlust kurierten, können richtig teuer werden.

FAHRWERK

Alarmstufe Rot beim Mokka B: Die Mängelquote der Achsaufhängung ist nun Mal so hoch wie im Durchschnitt! Das machen die zwei Jahre älteren Vorgänger deutlich besser. Eine Prüfung später allerdings fängt dann auch der A an zu schwächeln. Antriebswellen, Lenkanlage, Federn und Dämpfer sowie die Spurstrangen halten zuverlässig, letztere aber nur in den ersten sieben Jahren.

LICHT

Die Blinker sind top, die Rücklichter des B auch, beim A in Ordnung. Abblendlicht und vorderes Licht sind beim B und den jüngsten A recht anfällig, im Alter passabel.



Allrad gab es nur im Mokka A.
An seinem Nachfolger sind stets nur die Vorderräder angetrieben

BREMSEN

Hier zeigt sich der Mokka insgesamt recht solide und ohne große Ausreißer in der Wirkung der beiden Bremsysteme. Seine Bremsleistungen sind durchweg mängelfrei, die Schläuche des B ebenso, während der A hier Mittelmaß ist. Vorsicht: Der B verschleißt die Scheiben stärker als sein Vorgänger.

UMWELT

Ölverlust ist das große Manko des Mokka A, der B kommt bislang gut weg. Auspuffanlagen des B sind bislang perfekt. Am A kommen nach 4 bis 9 Jahren Defekte vor, vor allem beschädigte Flexrohre. Die Zahl der AU-Versager ist eher gering.

FAZIT

Der Ölverlust vieler Mokka A ist nicht nur schlecht für die Umwelt, sondern häufig auch nur mit aufwendigen und teuren Reparaturen zu kurieren. Relativ geschenkt absolviert der Mokka A aber häufiger die HU ohne erhebliche Mängel als der Nachfolger. Am jungen Mokka B bemängeln die Prüfer öfter als im Schnitt tragende Elemente der Achsaufhängungen sowie verschlossene Bremssscheiben.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	32 000	45 000	89,9	89,4	2,3	4,0	7,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	53 000	65 000	83,6	84,7	7,2	5,3	9,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	70 000	88 000	77,6	78,8	10,2	7,6	12,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	93 000	112 000	67,9	71,7	15,0	10,0	17,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	111 000	131 000	60,7	64,7	16,4	12,4	22,9	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

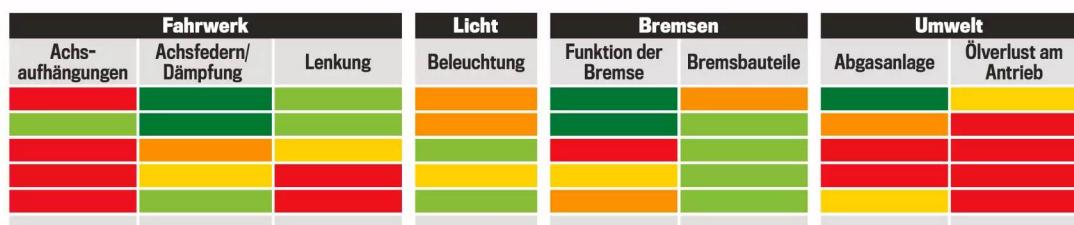


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Mokka B
4-5 Jahre	Mokka A
6-7 Jahre	Mokka A
8-9 Jahre	Mokka A
10-11 Jahre	Mokka A
12-13 Jahre	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



besser → schlechter

Früh ächzen die Achsen

Die Zweitaufgabe des Mokka will als Elektriker fit sein für morgen. Doch schon bei der ersten HU liegt die Mängelquote der Achsaufhängungen 17,5-mal höher als im Schnitt



Opel Mokka-e

Bauzeit	seit 2021
Motoren	136 PS bis 156 PS
Preis	ab 13 000 Euro

DAS IST ER Die zweite Auflage des Opel Mokka kam 2021 zunächst als vollelektrische Version. Die Common-Modular-Plattform (CMP) teilt er sich mit Stellantis-Konzerngeschwistern von Fiat 600 bis Citroën C4, der Elektroantrieb wurde vom Corsa-e übernommen. Gebaut wird der 4,15 Meter lange Hochsitz wie sein enger Verwandter Peugeot 2008 im französischen Poissy bei Paris. Das moderne Design und die recht gemäßigte Höhe von 1,52 Metern rücken den Mokka aus der SUV-Ecke deutlich in Richtung der angesagten kleinen Crossover. Wer mehr Wert auf Alltagsnutzen legt, wird beim Opel Frontera auf gleicher technischer Basis fündig.

DAS KANN ER Vor allem kleine Familien oder Kinderlose werden den

Mokka als handlichen Hochsitz mit guter Übersicht schätzen. Platz in der zweiten Reihe oder im Kofferraum gehört nicht zu den Stärken des kleinen Crossovers. Auch das Temperament bleibt überschaubar, die 136 PS reichen für Stadt



In der zweiten Reihe kann es für größere Gäste schon mal eng werden

und Land gut aus, auf der Autobahn kann es zäh werden (Spitze 150 km/h). Bei einer Akkukapazität von 50 kWh reicht es laut WLTP nur für 338 Kilometer Reichweite – in der Praxis für deutlich weniger. Ende 2023 stieg die Motorleistung auf 156 PS, die Akkugröße auf 54 kWh, und Opel nannte den Mokka-e fortan Mokka Electric.

DAS MACHT ÄRGER Im Feld wird von Problemen mit dem AC-Lader berichtet, der das Füllen des Akkus verweigert. Ein Mokka B (Diesel) schaffte im AUTO BILD-Dauertest die Note 2+, was für eine grundsätzlich gute Substanz des Autos spricht. Mehrere Rückrufe wegen Problemen mit Software, Klimakompressor, Lenkgetriebe und Batteriesteuergerät.

FAHRWERK

Der Mokka zeigt an Lenkung und Antriebswellen kaum Mängel, auch Rost ist kein Thema. Federn und Dämpfer sind mit einer Mängelquote null sogar leicht besser als der Durchschnitt. Alarmierend: Die Achsaufhängungen, insbesondere ausgeschlagene Trag- oder Führungsgelenke, werden 17,5-mal häufiger bemängelt als im Mittel!

LICHT

Beim Licht bleibt der Mokka nicht fehlerlos, seine Werte liegen aber fast ausnahmslos auf Durchschnittsniveau. Nur an der vorderen Beleuchtung sind Mängel viermal häufiger als im Mittel, weil das Nebellicht falsch eingestellt wurde.



Der bordeigene Wechselstromlader schafft 7,4 bzw. 11 kW, an der Schnellladesäule sind bis zu 100 kW möglich

BREMSEN

Leitungen und Schläuche erweisen sich als annähernd frei von Mängeln, auch die Funktion von Fuß- und Feststellbremse gibt keinen Anlass zum Meckern. Nur bei den Bremsscheiben zeigt sich Verschleiß, hier liegen die Mängelquoten leicht über dem Mittelwert.

UMWELT

Natürlich zeigt der Mokka B mit Elektroantrieb in diesem Kapitel keine Schwächen, denn die meisten Fehlerquellen sind bei ihm gar nicht vorhanden.

FAZIT

Der noch junge Mokka-e hinterlässt bei der ersten HU einen zwiespältigen Eindruck. Leicht auffällige Bremsscheiben und falsch eingestellte Frontscheinwerfer sind wohl auf das Nutzungsprofil bzw. mangelnde Pflege durch die Besitzer zurückzuführen. Die früh verschlissenen Achsaufhängungen des schweren Stromers hingegen geben Anlass zur Sorge. Auf den nächsten TÜV-Report darf man jetzt schon gespannt sein.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	26 000	45 000	89,1	89,4	2,3	4,0	8,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Överlust am Antrieb
2-3 Jahre	Opel Mokka-e	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

FOTOS: TON BÄDER, CHRISTOPH BORRIES (2)

Im Kern kein schlechter Kerl

Der Nachfolger des Opel Antara und Gegenspieler des Platzhirschs VW Tiguan überzeugt durchaus mit inneren Werten, bleibt aber nicht frei von Problemzonen



Opel Grandland/X

Bauzeit	2017 bis 2024
Motoren	100 PS (1.5 D) bis 300 PS (1.6 PHEV)
Preis	ab 8000 Euro

DAS IST ER Mit 4,48 Meter Länge positioniert sich der Grandland X ganz selbstbewusst gegen den Platzhirsch VW Tiguan. Seit 2019 in Eisenach gefertigt, folgte der Grandland X auf den anfälligen Opel Antara und basiert auf der EMP2-Plattform aus dem Stellantis-Regal, ebenso wie Citroën C5, DS7 und Peugeot 3008. Das Facelift 2021 brachte die sogenannte Vizor-Front, ein neues Cockpit mit zwei Bildschirmen und beseitigte das „X“ im Namen.

DAS KANN ER Auch mal auf große Reise gehen und dabei weder am Gepäckraum noch am Komfort sparen. Das Interieur gibt sich gefällig, die Sitze fallen hersteller-typisch bequem aus. Das Fahrwerk haben die Opel-Ingenieure eher

weich ausgelegt, die leichtgängige Lenkung lässt den Kontakt zur Straße etwas vermissen. Die Benziner unter der Haube: ein 1,2-Liter-Dreizylinder mit 130 PS oder ein 1,6-Liter-Vierzylinder mit 180 PS. Seit 2019 gibt es zwei Plug-in-Hybride, die 224 PS an die Vorderräder



Großer Kofferraum für 514 bis 1650 Liter Gepäck, Plug-in nur 390 bis 1528 Liter

respektive 300 PS an alle vier Räder schicken. 2024 folgte ein Hybrid mit 136 PS als Last Edition. Dazu gibt es Dieselaggregate mit 1,5 Liter Hubraum (100 oder 130 PS), 1,6 Litern (120 PS) und als Zweiliter mit 177 PS. Serienmäßig zählt eine Achtstufenautomatik im jeweils stärksten Diesel, Benziner sowie in den Plug-ins dazu.

DAS MACHT ÄRGER Bei frühen Exemplaren schlechter Lack, nicht korrekt justierte Türen und zickiges Infotainment. Am 1,6-Liter-Diesel können die Injektoren ausfallen – ein neuer kostet 700 Euro. Zahlreiche Rückrufe, darunter mehrere wegen Brandgefahr. Andere betrafen beschädigte Partikelfilter, risige Hinterachsschenkel sowie fehlerhafte Radbolzen und Software.

FAHRWERK

In diesem Kapitel zeigt der Grandland X durchweg solide Leistungen. Einzig die Sechs- bis Siebenjährigen haben leicht erhöhte Mängelquoten in den Bereichen Antriebswellen und Achsaufhängungen (ausgeschlagene Lagerung der Koppelstange). Was Federn, Dämpfer und Lenkung angeht, liegt er stets besser als der Durchschnitt.

LICHT

Nur die vordere Beleuchtung des Grandland fällt negativ auf, über alle Baujahre liegen die Mängelquoten etwa doppelt so hoch wie im Schnitt. Unauffällig: Abblendlicht, hintere Beleuchtung und Blinker.



Platz da: Das Raumangebot ist auch in der zweiten Reihe erstklassig, hier reisen Erwachsene bequem

BREMSEN

Die Funktion von Fuß- und Feststellbremse wird unterdurchschnittlich oft bemängelt, Leitungen und Schläuche gar nicht. Das Sorgenkind sind die Bremscheiben. An ganz jungen Grandland fallen sie etwas öfter negativ auf als im Mittel, später dann fast doppelt so oft.

UMWELT

An der Abgasanlage gibt es wenig zu bemängeln, Ölleckagen treten auf, werden aber nicht öfter als im Durchschnitt festgestellt. Anders Motormanagement und AU, hier findet der TÜV-Prüfer bei der zweiten HU doppelt so oft Mängel wie im Mittelwert, Hauptursache: Partikelanzahlkonzentration nicht in Ordnung..

FAZIT

Insgesamt hinterlässt der Grandland X einen vernünftigen Eindruck, auf jeden Fall schneidet er deutlich besser ab als sein Vorgänger Antara. Wenn die TÜV-Prüfer Mängel feststellen, dann meist an Bremscheiben, vorderer Beleuchtung oder dem Motormanagement. Opels leidige Problemzone Ölverlust ist beim Grandland zwar nicht ganz ausgemerzt, es gibt aber keine durchgängig roten Balken mehr.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	40 000	45 000	91,0	89,4	3,7	4,0	5,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	60 000	65 000	85,8	84,7	5,7	5,3	8,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	81 000	88 000	80,5	78,8	7,0	7,6	12,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achsaufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Grandland X									
4-5 Jahre	Grandland X									
6-7 Jahre	Grandland X									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ← → schlechter

Keine große Nummer

Der kompakte Franzose hat alles für den Erfolg: viel Platz, agile Antriebe und eine große Modellfamilie. Doch die TÜV-Prüfer schütteln bei vielen Terminen den Kopf

Peugeot 308 (II)

Bauzeit	2013 bis 2021
Motoren	82 PS (82 VTi) bis 272 PS (GTi 270)
Preis	ab 3500 Euro



DAS IST ER Die Rückkehr zu optischer Sachlichkeit bei hohem Nutzwert. Top ist das Platzangebot des Schrähecks, der Kombi SW wuchs um 33 cm in der Länge und fasst 548 bis 1634 Liter Gepäck. Umrissen ist das ausgefallene Cockpit mit dem Minilenkrad und den darüber angeordneten Instrumenten. Das Facelift 2017 brachte LED-Tagfahrlicht und den modernen 1.5er-Diesel (102/130 PS).

DAS KANN ER Mit besseren Materialien und ordentlicher Verarbeitung gefallen. Der 308 ist eher fein abgestimmter Dynamiker als Konfortschaukel. Die agilen Antriebe überzeugen. Die Automatik hat ab Ende 2017 acht statt sechs Stufen.

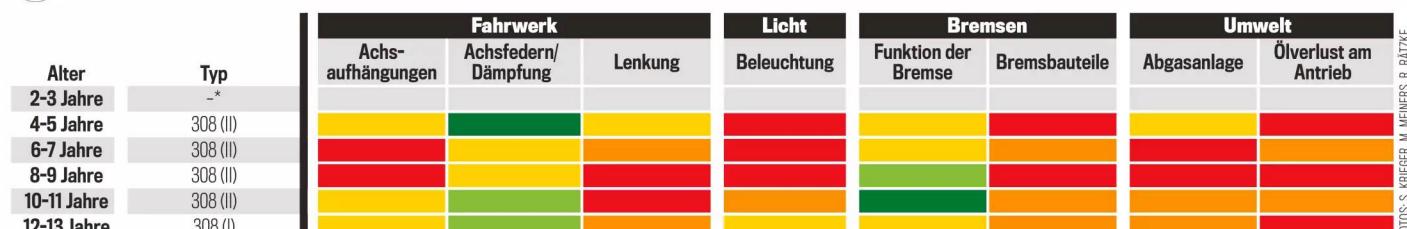


MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	70 000	65 000	82,5	84,7	6,4	5,3	11,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	102 000	88 000	74,1	78,8	9,9	7,6	15,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	126 000	112 000	65,2	71,7	12,8	10,0	22,1	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	136 000	131 000	62,0	64,7	14,4	12,4	23,6	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	145 000	150 000	52,2	56,0	16,5	15,5	31,3	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



* keine Auswertung wegen zu geringer Zahl von Hauptuntersuchungen. Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FAHRWERK

Die Achsaufhängungen (Koppelstange) sind problematisch, deren Mängelquoten liegen schon in jungen Jahren teils deutlich über dem Mittelwert. Antriebswellen und Lenkgelenke (Spurstangenkopf) von Typ II werden im Alter moniert, Rost tritt an beiden Generationen auf. Federn und Dämpfer aller Altersklassen zeigen sich relativ standhaft.

LICHT

Ein Dauerthema: Die Mängelquoten liegen in allen Bewertungspunkten meist über dem Klassendurchschnitt. Besonders oft dunkel bleiben die Rückleuchten.



Französischer Chic: Das runde Heck des Typs I fällt aus dem Rahmen, am Nutzwert gibt es nichts auszusetzen

BREMSEN

Die Funktion von Fuß- und Feststellbremse monieren die Prüfer eher selten, auch die Bremsschläuche und -leitungen halten. Was dem Peugeot 308 die Note verhagelt, sind die Bremsscheiben, deren Mängelquoten in allen Jahrgängen weit über dem Durchschnitt liegen.

UMWELT

Kein Ruhmesblatt. Leckende Antriebe und undichte Abgasrohre zeichnen ein unschönes Bild vom Franzosen-Golf. Die Abgasuntersuchung wird für ihn ebenfalls zum Dauerproblem.

FAZIT

Als sachlicher, vielseitiger Kompakter trat der Peugeot 308 II an - und muss ziemlich viele Kilometer machen. Darunter leidet die Technik, wie die deftigen Mängelquoten bei der HU zeigen. Auch dem Vorgänger mangelt es an Zuverlässigkeit. Ölverlust, undichte Abgasrohre, Ausfälle der Lichthalage und verschlissene Bremsscheiben bringen beide Generationen zu häufig um eine frische Plakette. Pas bien du tout!

Foto: S. KRIEGER, M. MEIERS, R. RÄTZE

Mit der Zeit gereift

Während andere ihre Kleinwagen aufgegeben haben, halten die Franzosen am 208 fest – und bekommen mit Generation II sogar Abgasanlage und Licht in den Griff

Peugeot 208 II

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	75 PS (1.2 PureTech 75) bis 145 PS (1.2 Hybrid 145)
Preis	ab 10 000 Euro



DAS IST ER Knapp zehn Zentimeter länger als zuvor mit aggressiverer Anmutung sowie SUV-Anleihen (steilerer Grill, teils verkleidete Radläufe). Das „Auto des Jahres 2020“ ist seit dem Modellwechsel nur als Fünftürer zu haben.

DAS KANN ER Gut aussehen – wunder allerdings Platzangebot und Übersichtlichkeit leiden. Zunächst drei Benziner, ein Diesel und eine E-Version. Die Hybride kamen 2023 mit dem Facelift hinzu.

DAS MACHT ÄRGER Inzwischen viele Rückrufe, unter anderem wegen Kabelbaumproblemen, loser Spurstangen, Brandgefahr, eCall-Ausfall, defekter Batteriesteuерgeräte und Bruchgefahr der Hinterachse.

Peugeot 208 I

Bauzeit	2012 bis 2019
Motoren	68 PS (68 VTi, 1.2 PureTech) bis 208 PS (GTi 30th)
Preis	ab 3000 Euro



DAS IST ER 137 Kilo leichter und etwas kürzer als sein Vorgänger, optisch gereift. Üppig: ABS, ESP, sechs Airbags, Berganfahrhilfe und Tempomat schon in der Basisversion. Kombi und Cabriolet gibt's beim 207-Nachfolger mehr.

DAS KANN ER Mit seiner – abgesehen vom GTi – weichen Federung Fahrkomfort in der Stadt und über Land bieten. Üppige Motorenauswahl bis hin zum 120-PS-Diesel. Der große Wendekreis ist in der Stadt aber nervig. Sitze nur mäßig bequem.

DAS MACHT ÄRGER Wassereinbrüche aufgrund von Dichtungsmängeln, schnell verschlissene Kupplungen. Viele Rückrufe, u. a. Probleme mit Achsschrauben und Zahnriemen.

Peugeot 207

Bauzeit	2006 bis 2012 (CC bis 2015)
Motoren	68 PS (1.4 HDI) bis 174 PS (1.6 16V RC)
Preis	ab 800 Euro



DAS IST ER Ein Typ mit freundlichem (Tendance/Filou) oder sportivem Auftritt (Platinum/Sport). Mit Steilheck, Kombi und Klappdachcabrio gibt es drei Versionen. Vier Airbags und ABS sind Serie, später kamen Kopfairbags und ESP hinzu.

DAS KANN ER Günstig in der Anschaffung sein. Dafür sind die Seriensätze eher unbequem, das Fahrwerk neigt zum Poltern. 2007 kamen sparsame Benziner (95 und 120 PS) wie im Mini, darüber giftige Turbos, darunter gefilterte Diesel.

DAS MACHT ÄRGER Zicken der Elektrik. Turboschäden am 1.6-Diesel, Problem-Kettenspanner im 150-PS-Benziner. Rückruf 2016: Brandgefahr wegen defekter Sitzheizung.

FAHRWERK

Kein Ruhmesblatt, aber insgesamt vertretbare Werte für die Achsaufhängungen. Federn, Dämpfer und Lenkgelenke des 207 werden etwas häufiger beanstandet, die beiden 208er sind hier unauffällig. Das gilt auch für die Antriebswellen aller drei Modellgenerationen.

LICHT

Gute Werte für den 208 II, die insgesamt die Note 1 ergeben. Sechs oder mehr Jahre alte 208 I stehen nicht so gut da, gerade bei Abblendlicht, Blinkern und hinterer Beleuchtung. Der 207 ist vor allem beim Abblendlicht und der hinteren Beleuchtung anfällig.



Luftig: Mit dem 207 CC hatte Peugeot bis 2015 eine Klappdachversion des Kleinwagens im Programm

BREMSEN

Verschlissene Bremsscheiben produzieren alle drei Generationen zu häufig. Handbremse, Bremsleitungen und -schläuche überzeugen dagegen langfristig bei allen. Die Funktion der Fußbremse ist beim 208 II top, beim 208 I mittelmäßig, der 207 wiederum ist besser als sein Nachfolger.

UMWELT

Nach sechs und mehr Jahren steigen die Mängelquoten die Abgasanlagen kräftig an. Ölfeuchte ist vor allem ein 207-Thema, verhauene AUs insbesondere das der ältesten 208.

FAZIT

Mehr als jeder dritte 207 fällt mit erheblichen Mängeln durch die Hauptuntersuchung. Sein Nachfolger 208 I steht etwas besser da, hat aber auch mit rostigen Abgasanlagen und Mängeln an der Beleuchtung zu kämpfen. Besser: die aktuelle 208-Generation, die viele grüne Flächen in der Tabelle vorweisen kann. Aber auch hier ist der Bremsscheibenverschleiß trotz eher geringer Fahrleistungen zu hoch.



MÄNGELEINTEILUNG

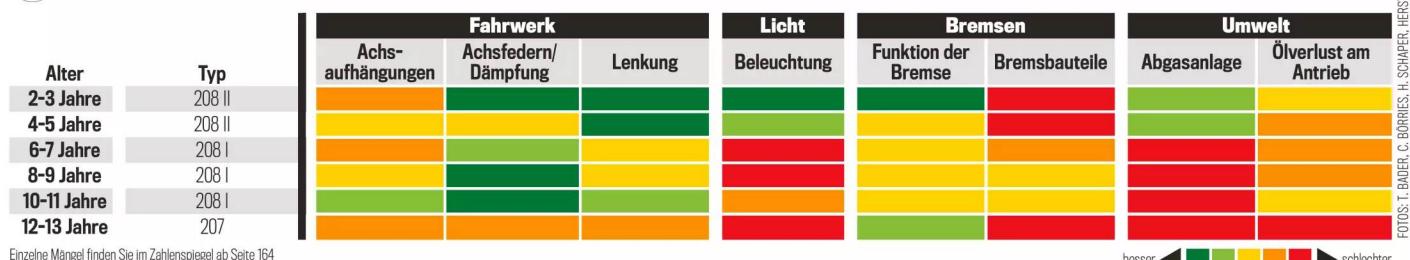
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	34 000	45 000	91,6	89,4	2,8	4,0	5,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	47 000	65 000	87,4	84,7	4,9	5,3	7,7	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	64 000	88 000	72,8	78,8	11,7	7,6	15,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	83 000	112 000	67,5	71,7	12,6	10,0	19,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	97 000	131 000	60,9	64,7	14,0	12,4	25,0	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	113 000	150 000	48,1	56,0	16,8	15,5	35,1	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

Der Kleine hat's schwer

Der vollelektrische Franzose leidet unter den Extrakilos der schweren Akkus. Neben den Achsaufhängungen monieren die TÜV-Prüfer vor allem die Bremsscheiben



Peugeot e-208

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	136 PS (e-208 136) bis 156 PS (e-208 156)
Preis	ab 14 000 Euro

DAS IST ER Optisch ist die vollelektrische Version des kleinen Löwen so charmant wie seine Brüder mit Verbrennungsmotor. Schon in der schwächeren 136-PS-Variante ist der 4,05 Meter kurze Franzose gut motorisiert. Über 300 Kilometer Reichweite sind dank anfänglich brutto 50 kWh großem Akku rechnerisch, in der Praxis aber kaum möglich. 2023 wuchs der Energiespeicher mit dem Facelift um 4 kWh, außerdem kam die 156-PS-Variante mit verbrauchsoptimiertem Antrieb hinzu.

DAS KANN ER Als eleganter Kleinwagen nicht nur frankophile Naturen ansprechen. Die gute Verarbeitung und die mutige Interieurgestaltung zeigen das ernsthafte Bemühen um einen runden Ge-

samteindruck. Das i-Cockpit trifft wahrscheinlich nicht jedermann's Geschmack. Nicht so gelungen ist der zu klein und zu eng geratene Fond, der den e-208 für alles oberhalb der Kurzstrecke zum Zweisitzer degradiert.

DAS MACHT ÄRGER Die Masse: Je nach Ausführung bringt allein der



Im elektrischen 208 steckt der gleiche flotte Antrieb wie in Opels Corsa-e

Akku bis zu 339 Kilo mit. Der e-208 liegt so zwar satt auf der Straße, jedoch verschleißt die Achsaufhängungen spürbar stärker. Häufige Probleme bereitet auch das Laden, sowohl an AC- als auch an DC-Ladern. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) weist fünf Rückrufe aus. Sie betrafen unzureichend befestigte Radlaufblenden vorn (2020), fehlerhafte Komponenten im Bordladegerät, die zum Antriebsverlust führen können (2022), Montagefehler an der Hinterachse (2022), diverse fehlerhafte Verschraubungen (2022) und Konfigurationsfehler im Batteriesteuengerät (2023). Gebrauchtwagenkäufer sollten wissen, dass die Akku-Garantie nach acht Jahren oder 160 000 Kilometern endet.



Ungleiche Brüder: Bis auf die Endrohre sind Verbrenner- und Elektro-208 optisch nahezu identisch

BREMSEN

All die Nullen bei Fuß-, Feststellbremse, Bremsschläuchen und Bremsleitungen sind vorbildlich. Mängel an Bremsscheiben stehen dagegen fast dreimal häufiger auf der Mängelliste als im Schnitt aller HUs.

UMWELT

Keine Abgasanlage, also kein Rost. Auch Ölverlust am Antrieb ist bislang unbekannt.

FAZIT

Bei der ersten HU scheitert der e-208 in sieben Prozent der Fälle, also etwas häufiger als das Durchschnittsauto (6,5 Prozent). Seine Hauptmängel sind die schwächelnden Achsaufhängungen sowie die Bremsscheiben (mangelhaftes Tragbild). Wer vor dem Kauf dort genau hinguckt, fährt der nächsten Hauptuntersuchung gelassen entgegen und erfreut sich an einem quirligen Kleinwagen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	35 000	45 000	86,4	89,4	6,6	4,0	7,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	e-208	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FOTOS: M. NEHMANN (3)

besser ↗ schlechter ↘

115

Schöne Hülle, keine TÜV-Idylle

Der Peugeot 2008 ist ein Hochdachauto mit den bewährt beliebten Zutaten. Leider gerät der Franzose beim HU-Termin auch traditionell ins Wanken

Peugeot 2008 II

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	100 PS (1.5 BlueHDi 100) bis 156 PS (e-2008)
Preis	ab 11000 Euro



DAS IST ER Ein ernstzunehmendes Mini-SUV mit akzentuierter Silhouette, kein hochgebockter Kleinwagen. Der technische Bruder von Opel Mokka und DS3 Crossback ist mit Vorderradantrieb ausgestattet. Mit dem optionalen Radarsensor bekam er die Topwertung im Euro-NCAP-Crashtest. 2023 gab's ein Facelift unter anderem mit neuer Lichtsignatur an der Front.

DAS KANN ER Mit Ausstattung punkten. 14 Zentimeter Plus gegenüber dem Vorgänger machen kleine Familien glücklich. Ungewöhnlich: das „i-Cockpit 3D“ mit kleinem Lenkrad, Anzeigen darüber und bis zu zehn Zoll großem Entertainmentsystem. Stärkster Motor ist

der im elektrischen e-2008 mit 156 PS. Der Fahrkomfort ist französisch bequem; die einfach konstruierte Verbundlenkerhinterachse bevorzugt eine eher weiche Arbeitsweise.

DAS MACHT ÄRGER Elektronikprobleme wie sporadische Ausfälle der digitalen Instrumente und Störungen des Infotainmentsystems; vereinzelt Feuchtigkeit in den Rückleuchten und vorzeitig einknickende Traggelenke vorn links. Rückrufe betrafen defekte Klimakompressoren und falsch konfigurierte Batteriesteuengeräte; die Folge: Antriebsverlust. Rückrufe: Motorausfall durch fehlerhafte Kettenkonstruktion, Brandgefahr wegen undichtem Kraftstofftank.

Peugeot 2008 I

Bauzeit	2013 bis 2019
Motoren	82 PS (82 VTi) bis 131 PS (1.2 PureTech 130)
Preis	ab 4000 Euro



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	35 000	45 000	89,9	89,4	4,1	4,0	6,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	50 000	65 000	90,4	84,7	4,2	5,3	5,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	69 000	88 000	70,0	78,8	12,9	7,6	17,1	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	89 000	112 000	63,2	71,7	15,2	10,0	21,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	110 000	131 000	59,2	64,7	15,3	12,4	25,4	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	2008 (II)	red	green	green	yellow	green	green	orange	green	yellow
4-5 Jahre	2008 (II)	orange	green	green	green	green	green	orange	red	orange
6-7 Jahre	2008 (I)	orange	green	green	red	green	green	red	red	red
8-9 Jahre	2008 (I)	orange	green	green	red	green	yellow	red	red	red
10-11 Jahre	2008 (I)	orange	green	green	red	green	yellow	red	red	red
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164



FAHRWERK

Durchwachsenes Kapitel: Die Achsaufhängungen des aktuellen Modells beanstanden die Prüfer bei der ersten HU ziemlich oft als in der Vergleichsgruppe. Die anderen Jahrgänge pendeln um den Durchschnitt. Solider: Federn/Dämpfer und Lenkung. Der ältere 2008 passt überdurchschnittlich in puncto Antriebswellen. Rost? Gibt's nicht.

LICHT

Typ I fährt eklatant schlechte Werte für Abblend- und Rücklicht ein. Der Nachfolger ist auch nicht fehlerfrei, rote Zahlen sehen aber nur die Frontleuchten bei der ersten Hauptuntersuchung.



Sieht aus wie eine Löwenkralle? Die so designten Rückleuchten des 2008 I werden bei der HU oft beanstandet

BREMSEN

Größere Defizite weist die Fußbremsfunktion des Typs I ab dem achten Jahr auf, ansonsten ist an Fuß- und Feststellbremse wenig auszusetzen, das gilt auch für Leitungen und Schläuche. Die Bremsscheiben hingegen verschleißt in allen Jahrgängen über die Maßen.

UMWELT

Während die Abgasanlagen des 2008 II als zuverlässig bewertet werden, passt der Vorgänger. Ölfeuchte ist ab der zweiten HU ein Thema, die AU wird für den ältesten Typ I häufiger zur Hürde.

FAZIT

Auch wenn der aktuelle 2008 bei der HU die Nase vorn hat – ein Musterschüler ist auch er nicht. Marode Achsaufhängungen und verschlissene Bremsscheiben bescherten dem Mini-SUV überdurchschnittlich viel Kritik. Beleuchtung, Bremsscheiben und Abgasanlage werden am Vorgänger überproportional beanstandet. Trotz im Schnitt geringerer Laufleistungen liegen Exemplare mit erheblichen Mängeln über der Quote.

HU ohne Happy End

Der Twingo, wie wir ihn kannten, ist als Neuwagen Geschichte. Die als Gebrauchter geht weiter, doch das TÜV-Kapitel ist für den kleinen Verführer keine leichte Kost

Renault Twingo III

Bauzeit	2014 bis 2024
Motoren	65 PS (1.0 Sce) bis 109 PS (TCe 110 GT)
Preis	ab 4000 Euro



DAS IST ER Ein putziges Stadtauto, dem Renault wieder den Charme des Ur-Twingo eingehaucht hat. Der Motor treibt nun die Hinterräder an. Neu ist auch das weitere Paar Türen, denn der Renault teilt sich die Grundkonstruktion mit dem Smart Forfour (W453). Daher kommen der faszinierend kleine Wendekreis von nur 8,65 Metern, aber auch die weniger faszinierenden Fahrrgeräusche sowie die mitunter heikle Windanfälligkeit.

DAS KANN ER Als Parkwunder, Sparbüchse oder Mikrotransporter fungieren. Der bis auf 890 Liter erweiterbare Kofferraum kann auch kleinere Umzüge. Mit dem kleinen 1,0-Liter-Sauger und 71 PS ist der

Twingo günstig, aber spaßbefreit unterwegs. Fast schon sportlich und mit entsprechender Freude lässt sich der Franzosen-Zwerg mit dem 0,9-Liter-Turbo (109 PS) bewegen. Gegen Ende der Produktion kam sogar noch ein E-Antrieb mit 60 kW (82 PS) ins Programm.

DAS MACHT ÄRGER Turbolader, die zu viel Kurzstrecke mit Defekten quittieren können. Gut: Im AUTO BILD-Dauertest erreichte ein Twingo TCe 90 die Note 2. Rückrufe gab es unter anderem wegen fehlerhafter Automatikgetriebe steuerung (2016), eines schwachen vorderen Achsträgers (2017) und Motorhaubenteilen, die auf die Straße fliegen konnten (2019).

Renault Twingo II

Bauzeit	2007 bis 2014
Motoren	58 PS (1.2) bis 133 PS (1.6 16V)
Preis	ab 1000 Euro



DAS IST ER Zunächst weniger niedlich als die erste Serie – so ganz ohne Kulleraugen. Auch innen eher farb- und reizarm. Dafür mit mehr Platz, sogar optional verschiebbaren Einzelsitzen im Fond. Serienmäßige E-Fensterheber und eine Funkfernbedienung sorgten für einen Hauch Kleinwagenluxus. Das Facelift 2012 brachte die freundliche Front und etwas Charme zurück.

DAS KANN ER Sicherer als der Vorgänger sein. ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung ist Serie, ebenso ein Bremsassistent, zwei Frontairbags, Seitenaufprallschutz und Gurtstraffer. Die zweite Generation fährt sich besser, Ausnahme ist der veraltete Basisbenziner mit 58 PS. Der 1.2 16V marschiert flott, spätere Sportversionen schafften mit 133 PS den Sprint auf 100 km/h gar in unter neun Sekunden.

DAS MACHT ÄRGER Die vielen nicht gut gewarteten Exemplare. Zudem sind vom Diesel Turboladerschäden und defekte Hochdruckpumpen bekannt, der ADAC meldete diverse Drosselklappenprobleme. Rückrufe betrafen 2009 gebrochene Federn in der Sitzschiene und schlechte Fahrersitzverriegelungen, 2010 fehlerhafte Ventilkeile.

FAHRWERK

Bereits nach vier Jahren geben die Achsaufhängungen übermäßig häufig den Geist auf, beim Iler liegt es vorrangig am ausgeschlagenen Trag-/Führungsgelenk, beim Iler am ausgeschlagenen Federbein-/Domlager. Ansonsten gibt sich der Twingo III recht stabil. Sein Vorgänger hat dagegen überdurchschnittlich viele gebrochene Federn, dazu ausgeschlagene Spurstangenköpfe an den Lenkgelenken und leichten Fettverlust an der Staubmanschette am Achsantrieb. Immerhin: Die Lenkanlage beider Typen ist langlebig.

LICHT

Können diese Augen leuchten? Ja, aber nicht immer oder nicht immer in die richtige Richtung. Das Abblendlicht beider Modelle ist zu oft verstellt, auch Rückleuchten und Blinker sind nicht sonderlich zuverlässig. Das Licht vorn ist insgesamt okay.



Kanonenkugel: Als 1,6-Liter-16V mit 133 PS marschiert der kleine Franzose in der Spur über 200 km/h

BREMSE

Frühzeitig verschlissene Bremscheiben kommen eher am jüngeren Twingo III vor, dafür sind an Serie II sowohl die Fußbremsen als auch marode Bremsleitungen deutlich öfter als im Schnitt ein Grund für eine verhauene HU. Solide: die Feststellbremse.

UMWELT

ÖL verlieren beide Generationen zu oft, un dichte Abgasanlagen und veriegelte AUs sind eher ein Problem der dritten Auflage.

FAZIT

So sympathisch der Twingo auch auftritt, ein Kauf sollte gut überlegt sein. Die Mängelquoten von Generation II färben – mit Ausnahme des Umweltkapitels – die Balken rot. Der Typ III kann einiges besser, fällt aber ebenfalls in allen Altersklassen häufiger bei der HU durch als das Durchschnittsauto. Da hilft am ehesten ein top gewarteter Gebrauchter – und dann noch etwas Glück.



MÄNGELEINTEILUNG

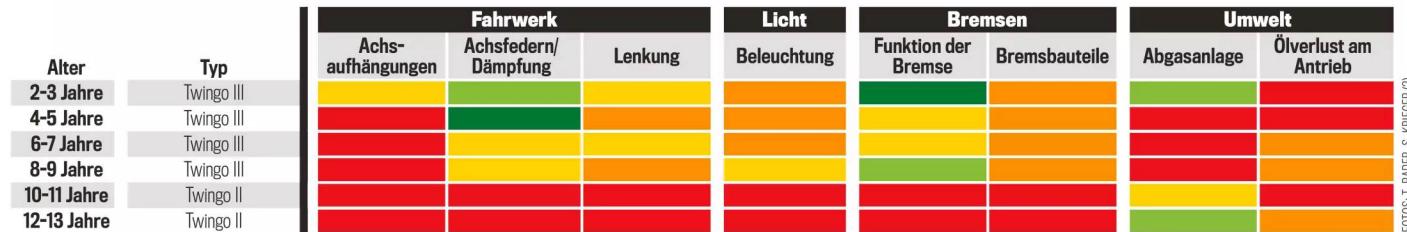
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	29 000	45 000	87,6	89,4	5,7	4,0	6,7	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	41 000	65 000	81,8	84,7	7,3	5,3	10,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	56 000	88 000	74,9	78,8	8,9	7,6	16,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	72 000	112 000	67,9	71,7	9,8	10,0	22,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	92 000	131 000	52,1	64,7	15,7	12,4	32,1	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	112 000	150 000	45,0	56,0	14,8	15,5	40,0	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ■■■■■ schlechter ■■■■■

117

Schwimmt mit dem Strom

Der Renault Twingo Z.E. zeigt sich bei der HU insgesamt unauffällig, seinen Besitzern bereitet der noch junge Stadtstromer bislang so gut wie keine Probleme

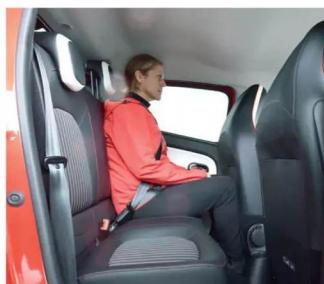


Renault Twingo Z.E.

Bauzeit	2021 bis 2024
Motoren	82 PS (60 kW)
Preis	ab 14 000 Euro

DAS IST ER Mit 3,61 Meter Länge ist der Renault Twingo Z.E. alles andere als ein Riese. Dennoch beeindruckt der ab 2021 auf dem Verbrenner basierende Z.E. seine Fahrgäste mit einem guten Platzangebot auf kleinstem Raum. Beim Gepäck heißt es, mit Bedacht zu planen, denn 219 bis 980 Liter Stauraum sind nicht viel. Der Arbeitsplatz des Fahrers wirkt trotz – oder gerade wegen – der bunten Plastikteile nicht hochwertig und etwas in die Jahre gekommen. Die Vordersitze bieten wenig Auflagefläche und sind zu weich. Assistenzsysteme fehlen größtenteils, lediglich ein Spurhalter war bei der Neuwagenkonfiguration für 200 Euro bestellbar. Auch die Nebelscheinwerfer kosteten 200 Euro extra.

DAS KANN ER Was den Twingo seit jeher auszeichnet, ist seine Agilität im urbanen Raum. Mehr als 8,60 Meter braucht der Z.E. nicht, um die 180-Grad-Wende zu vollziehen. Mit seinem 82 PS starken Elektromotor und 160 Newtonmeter Dreh-



Für einen Kleinwagen ist das Platzangebot in der zweiten Reihe recht gut

moment geht es in 12,9 Sekunden auf Tempo 100. Nach weiteren 35 km/h ist bereits Schluss. Im Normalbetrieb sind bei einem Verbrauch von 16 kWh etwa 190 Kilometer Reichweite drin, bei reinem Stadtbetrieb auch etwas mehr.

DAS MACHT ÄRGER Vor allem die aufgrund des kleinen 22-kWh-Akkus begrenzte Reichweite – die bei Kälte nochmals sinkt. Aus dem Feld werden Störungen der Elektrik (Fensterheber, Licht, Türverriegelung) gemeldet. Zuweilen gibt es Probleme mit dem Bordnetz. Vereinzelte Nutzerberichte im Netz erwähnen kalte Innenräume im Winter trotz eingeschalteter Heizung. Der Twingo-Rückruf wegen sich lösender Teile der Fronthaube (2021) betraf auch die E-Version.

FAHRWERK

Vereinzelt gibt es Probleme an Federn, Dämpfern und Achsaufhängungen – die Mängelquoten liegen aber nicht über dem Durchschnitt. Beanstandungen an den Lenkgelenken liegen auf niedrigem Niveau, aber deutlich über dem Schnitt.

LICHT

In keinem Punkt bleibt der Twingo Z.E. hier mängelfrei, die Werte liegen aber stets im (hintere Beleuchtung, Blinker) oder unter dem Durchschnitt (vordere Beleuchtung, Abblendlicht).



Optisch ist die Elektroversion des Twingo Z.E. nicht von seinen Brüdern mit Verbrenner zu unterscheiden

BREMSEN

Trotz deutlich unterdurchschnittlicher Laufleistungen wird in einigen Fällen die Funktion der Fußbremse bemängelt. Immerhin sind die Brems Scheiben – sonst oft ein wunder Punkt von Elektroautos – bislang seltener als im Mittel Grund für Kritik. Leitungen und Schläuche bleiben mängelfrei.

UMWELT

Die Umweltbilanz des batterieelektrischen Twingo bleibt erwartungsgemäß sauber. Ölverluste am Antrieb sind nicht zu verzeichnen.

FAZIT

Der Twingo Z.E. punktet mit seiner knüppigen Form und einem überraschend guten Platzangebot. Grobe Mängel werden bei der HU nicht offenkundig, der kleine Stromer bleibt öfter mängelfrei als im Durchschnitt – er fährt allerdings auch viel weniger als andere. Wer einen Gebrauchtwagen in Erwägung zieht, sollte nicht vergessen, sich den einwandfreien Batteriezustand (SoH) per Zertifikat bestätigen zu lassen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	25 000	45 000	92,0	89,4	3,4	4,0	4,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Twingo Z.E.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser  schlechter

Comme si, comme ça

Der französische Kleinwagen ist eines der meistverkauften Autos Europas. Sein gefälliges Äußeres trägt dazu wohl mehr bei als seine inneren Werte bei der HU

Renault Clio 5

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	65 PS (SCe 65) bis 143 PS (E-Tech 145 Hybrid)
Preis	ab 9400 Euro



DAS IST ER Einen Zentimeter kürzer als zuvor, die Griffe der Fondtüren verstecken sich weiterhin in der C-Säule. Technisch ist der Clio V ein Bruder des Mitsubishi Colt 7. Das Facelift 2023 brachte eine neue Front und ein überarbeitetes Heck.

DAS KANN ER Innen mehr Platz bieten; der Kofferraum fasst 390 Liter. Sieben Ausstattungsvarianten und sparsame Motoren, die mit Benzin, Diesel, Autogas oder als E-Hybrid laufen, lassen die Qual der Wahl.

DAS MACHT ÄRGER Störendes Vibrieren während der Fahrt; eine fehlerhafte Schweißnaht zwischen Verstärkungsplatte und Verriegelungsbügel der linken Rücksitzlehne sorgte für einen Rückruf.

Renault Clio 4

Bauzeit	2012 bis 2019
Motoren	65 PS (1.2 16V) bis 220 PS (1.6 Turbo Trophy)
Preis	ab 3700 Euro



DAS IST ER Eindeutig sportlicher und selbstbewusster geschnitten, Chefdesigner war Laurens van den Acker. Nur als Fünftürer im Angebot, der Kofferraum schluckt 300 bis 1146 Liter, im Kombi Grandtour (ab 2013) sind es 443 bis 1380 Liter.

DAS KANN ER Optisch gefallen und gleichzeitig akzeptablen Alltagsnutzen bieten. Viele Motoren: Die Drei- und Vierzylinder-Benziner reichen von 65 bis 220 PS, die Diesel leisten 75, 90 oder 110 PS.

DAS MACHT ÄRGER Schlechte Verarbeitung innen und abstürzende Navis; Rückrufe u. a. wegen scheuernder Bremsschläuche und loser Bremskolben. Im Dauertest gab's nach Getriebefehl nur eine 3-.

Renault Clio 3

Bauzeit	2005 bis 2013
Motoren	65 PS (1.2 16V) bis 201 PS (2.0 16V Sport)
Preis	ab 750 Euro



DAS IST ER Um 25 Zentimeter gewachsen, mit höherem Einstieg. Drei- und Fünftürer, 2008 kam der Kombi Grandtour. ABS, Front- und Seitenairbags waren Serie, ESP in der Basis optional. Facelifts 2008 und 2009 brachten neue Motoren.

DAS KANN ER Nützlich sein mit variabelm Innenraum, dazu komfortabel abgestimmt mit bequemen Sitzen. Der Basis-1,2-Liter (65 PS) ist nur etwas für die Stadt, der 86-PS-Diesel recht harmonisch.

DAS MACHT ÄRGER Teure Zahnrinnenwechsel, der ADAC nennt defekte Kurbelwellensensoren. Im Dauertest gab's nur eine 4. Rückrufe wegen Bremslichtschaltern und Automatiksteuergeräten.

FAHRWERK

Der Clio 5 macht sich in diesem Kapitel ganz gut, seine Vorgängergenerationen eher weniger. Vor allem die Trag-/Führungsgelenke der Achsaufhängungen von Clio 3 und 4 fallen häufig durch, ebenso die Federn, Schwingsdämpfe und Spurstangenköpfe der Lenkgelenke des Clio 3. Letzterem macht auch Rost an tragenden Teilen zu schaffen.

LICHT

Der jüngste Clio kommt hier noch am besten weg, ohne zu glänzen. Verstelltes Abblendlicht ist spätestens nach sechs und mehr Jahren ein erheblicher Mangel. Die hintere Beleuchtung des 3ers ist besonders anfällig.



Da kannste einpacken: So praktisch der Clio 4 als Grandtour auch ist - die Qualität lässt zu wünschen übrig

BREMSEN

Positives ist schnell abgehandelt: Die Schläuche sind okay. In Sachen Fußbremse ist der Clio bestenfalls durchschnittlich, die Feststellbremsfunktion durchweg weniger zuverlässig. Marode Bremsleitungen und verschlissene Scheiben sind weitere Schwachstellen von Serie 3 und 4.

UMWELT

Clio 4 und 5 leiden nur selten unter Ölverlust, während der 3er gern mal tropft. Die AU versammeln vor allem die ältesten Clio 5 und 3, während Generation 4 die Sache besser als der Durchschnitt macht. Die Abgasanlagen sind über alle Baujahre hinweg haltbarer als im Durchschnitt.

FAZIT

Die Gesamtbilanz haut einen nicht vom Hocker, wobei die aktuelle Generation schon etwas entspannter zur HU fährt als ihre Vorgänger. Die fallen deutlich häufiger mit erheblichen Mängeln durch als im Schnitt. Immerhin: Im Umweltkapitel schlägt sich der kleine Franzose wacker. Gut gewartete Clio 4 und 5 sind einen Blick wert. Generation 3 ist eher etwas für Schrauber: Im Ranking belegt er den letzten Platz.



MÄNGELEINTEILUNG

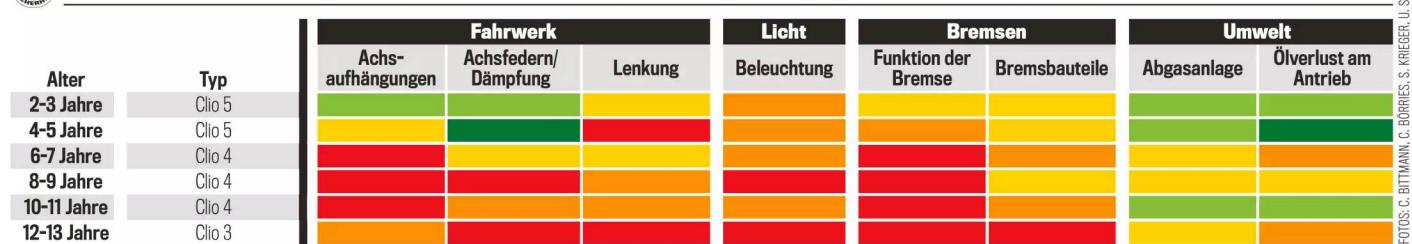
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	34 000	45 000	87,4	89,4	5,8	4,0	6,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	49 000	65 000	82,7	84,7	5,7	5,3	11,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	70 000	88 000	75,6	78,8	7,8	7,6	16,5	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	91 000	112 000	64,7	71,7	10,5	10,0	24,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	108 000	131 000	58,7	64,7	11,9	12,4	29,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	121 000	150 000	44,9	56,0	14,6	15,5	40,4	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenpiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: C. BRITTMANN, C. BORRIES, S. KRIGER, U. SONNTAG

Stromer mit Schattenseiten

Bei der HU schlägt die Stunde der Wahrheit. Schon mit sieben Jahren muss mehr als jeder fünfte Zoe zur Nachprüfung. Die Bremsen sind das Problem – unter anderem



Renault Zoe

Bauzeit	2013 bis 2024
Motoren	77 PS (R75) bis 135 PS (R135)
Preis	ab 4500 Euro

DAS IST ER Ein kleiner Vorreiter. Als der Renault Zoe 2013 auf den Markt kam, gab es kaum alltagstaugliche Alternativen. Der günstige Preis und das optionale Mietakku-Konzept halfen, die Elektromobilität in Deutschland zu etablieren; der Zoe führte zeitweise gar die Zulassungsstatistik an. Zum Facelift 2019 spanderte Renault moderne LED-Scheinwerfer und ein digitales Cockpit. Dank bis zu 135 PS und größerer Akkus (41/52 kWh) fährt der Zoe nun souveräner und vor allem weiter, nämlich über 300 Kilometer im Realbetrieb. Obacht beim Gebrauchtkauf: Viele Modelle haben Mietakkus, diese drücken zwar den Preis, verursachen aber monatliche Kosten – je nach Laufleistung etwa 70 bis 120 Euro.

DAS KANN ER Mehr Platz bieten als vermutet. Mit 4,09 m ist der Zoe deutlich kürzer als etwa ein VW e-Golf, trotzdem befördert der Franzose vier Personen bequem. Die Sitze könnten besseren Seitenhalt bieten, auch ist die Ergonomie kei-



Kugel-Blitz: Der rundliche Zoe kommt eher sympathisch als dynamisch rüber

ne Stärke des Stromers. Kritik gab's im Zuge eines NCAP-Tests: Nach einer Überarbeitung hatte Renault die Kopfairbags gestrichen, in der Basis fehlten aktive Sicherheitsassistenten. Technisch basiert der Zoe auf der Clio-Plattform. Frühe Modelle laden mit 22 kW, spätere optional mit bis zu 50 kW. Zeitgemäß ist das heute nicht mehr.

DAS MACHT ÄRGER In der Werkstatt vor allem das, was auch HU-relevant ist: Die Lager der Vorderachse leiden, unterforderte Bremsscheiben rosten. Ladeprobleme können diverse Ursachen haben. Hilft kein Software-Neustart, kann es am Onboard-Lader liegen. Rückrufe betrafen defekte Parkbremshebel, scheuernde Bremsschläuche und Batterie-Brandgefahr.

FAHRWERK

Schlimm: Die Achsaufhängungen (ausgeschlagenes Trag- oder Führungsgelenk) der sechs- bis siebenjährigen Zoe übertreffen den Mängelschnitt um das Zwölffache (!). Lenkanlage und Lenkgelenken produzieren ebenfalls zu früh Fehler. Strukturschwächender Rost kommt bei den 6- bis 7-Jährigen gelegentlich vor.

LICHT

Verstelltes Abblendlicht, fehlerhafte Tagfahrleuchten oder Probleme mit den Rückleuchten und Blinkern treten häufiger auf als im Schnitt. Der Zoe schneidet zwar nicht katastrophal ab, aber auch keineswegs zuverlässig.



Warte mal... 2019 gab's neue Akkus, die sich sich mit 50 kW laden lassen. Nicht sehr schnell aus heutiger Sicht

BREMSEN

Ein weiterer Schwachpunkt des Zoe ist seine Fußbremse, deren Bremswirkung den Mängelschnitt bei den Sechs- bis Siebenjährigen um das Vierthalbfache toppt. Mangelhafte Bremsscheiben sind ebenfalls ein Thema, Bremsleitungen und -schläuche dagegen nicht.

UMWELT

Ölverlust kann auch bei Elektroautos ein Thema sein. Am Zoe kommt er sehr selten vor – ab einem Alter von sechs bis sieben Jahren.

FAZIT

Mit rund 1,5 Tonnen gehört der Zoe zu den leichten Elektroautos. Dennoch ist diese Masse offensichtlich zu viel für seine Achsen. Nicht der einzige Schwachpunkt, fündig werden die TÜV-Prüfer außerdem an Lenkung und Lenkgelenken. Licht und die Bremsanlage sind ebenfalls nicht immer in Bestform. Es geht schlechter, viele Stromer schlagen sich aber besser bei der HU – das sollten Gebrauchtkäufer wissen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	32 000	45 000	84,8	89,4	7,1	4,0	8,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	47 000	65 000	80,5	84,7	6,2	5,3	13,3	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	66 000	88 000	70,5	78,8	8,1	7,6	21,4	13,6	0,1	0,0
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Zoe									
4-5 Jahre	Zoe									
6-7 Jahre	Zoe									
8-9 Jahre	-*									
10-11 Jahre	-*									
12-13 Jahre	-									

* keine Auswertung wegen zu geringer Zahl von Hauptuntersuchungen. Einzelne Mängel finden Sie im Zahlspiegel ab Seite 164

besser schlechter

Zu viel Rouge für den Mégane

Rot sehen die Prüfer bei den Mängeln des kompakten Franzosen. Entsprechend färbt sich das Diagramm. Schade, sprechen doch Motorenmöglichkeiten und Funktionalität für ihn

Renault Mégane IV

Bauzeit	2016 bis 2024
Motoren	90 PS (dCi 90) bis 300 PS (R.S. Trophy)
Preis	ab 6750 Euro



DAS IST ER Ein Kompakter mit eleganter Linie. Die Motoren punkten mit Sparsamkeit, das Fahrwerk ist ausgewogen. In der R.S.-Version gibt es den superpotenten Sportler. Die Technik teilt er sich mit dem Nissan Pulsar. Angeboten als Fünftürer und geräumiger Kombi Grandtour. Sowohl vom Coupé als auch vom Cabrio verabschiedete sich Renault, die Stufenheckversion war hierzulande nicht zu haben.

DAS KANN ER Familien elegant im Alltag und auf Reisen begleiten. Die fünftürige Kompaktlimousine bietet ausreichend Platz, während der Kombi Grandtour ein richtiger Lademeister ist. Das Bedienkonzept mit Touchscreen ist teilweise un-

logisch aufgebaut. Die vielen Benzinmotoren leisten von 100 bis zu 300 PS in besagtem R.S. Die sparsamen Diesels (alle mindestens Euro 6b) liefern 90 bis 165 PS.

DAS MACHT ÄRGER Nervige Bedienung des R-Link-Systems, ansonsten holte ein Mégane im AUTO BILD-Dauertest die respektable Note 2. Jedoch war ein Tausch der Koppelstangen nötig. Rückrufe erfolgten aufgrund einer falschen Batterieverkabelung, wegen Brandgefahr durch fehlerhafte Bauteile an der Motorkühlung, Metallpartikeln im Öldruckregelmagnetventil, beschädigter Kraftstoffleitungen sowie zuletzt falsch angezogener Radbefestigungsschrauben.

Renault Mégane III

Bauzeit	2008 bis 2016
Motoren	90 PS (1.5 dCi) bis 273 PS (R.S. Tce 275)
Preis	ab 1600 Euro



DAS IST ER Einer mit vielen Gesichtern. In dritter Generation als Fünftürer, Cabrio, Coupé, Kombi und als R.S.-Sportler mit bis zu 273 PS im Angebot. Wer die Stufenheckkarosserie bevorzugt: Ab 2010 gab's unter dem Namen Fluence die klassische Limousinenform.

DAS KANN ER Ordentlich Stauraum in allen Karosserievarianten bieten. Handling und Komfort passen insgesamt, wobei das Fahrwerk die Insassen manchmal zu gut über die Qualität des Straßenbelags informiert. Obwohl der Mégane III mit seinen mindestens 4,30 Meter Länge seinerzeit kein kompakter Kompakter war, fällt das Platzangebot mäßig aus. Nur im Kombi sitzt man auch hinten bequem.

DAS MACHT ÄRGER In der ADAC-Pannenstatistik u. a. Kühl-/Heizungsschlauch und Anlasser; Ausfall von Klimaanlage und Zentralverriegelung durch anfällige Elektronik. Diverse Rückrufe betrafen u. a. eine fehlerhafte Schweißnaht am Bremspedal, nicht auslösende Airbags, Probleme mit dem Kabelbaum der elektrischen Servolenkung, nachlassende Bremskraft, fehlende Isofix-Ösen sowie nicht korrekt festgezogene Radbolzen.

FAHRWERK

Die Achsaufhängungen beider Generationen aller Jahrgänge landen überdurchschnittlich oft auf der Mängelliste, die Federn/Dämpfer und Lenkgelenke des Mégane III ebenfalls. Die Lenkanlage des Nachfolgers fällt vermehrt negativ auf. Rost kann bei beiden Typen ein Thema sein.

LICHT

Beide Generationen präsentieren über die Maßen Mängel an Abblend- und Rücklicht. Scheinwerfer sind bestenfalls Durchschnitt. Am solidesten sind die Blinker.



Auf Kurs: Ein rennstreckentauglicher Sportler ist der Mégane III in der R.S.-Version mit bis zu 273 PS

BREMSEN

Kritik an der Fußbremsfunktion liegt nur bei den Elfjährigen unter dem Schnitt, die Mängelquote der Zweit- bis Dreijährigen ist achtmal höher. Auch Probleme mit der Feststellbremse machen einigen Jahrgängen zu schaffen. Während sich Leitungen und Schläuche als überwiegend solide erweisen, zeigen die Scheiben aller Jahrgänge überproportional viel Verschleiß.

UMWELT

Erfreulich: Zwar kommt Ölverlust bei beiden Baureihen vor, aber die Quote bleibt durchweg unterhalb des Durchschnitts. Rostige Abgasanlagen werden vermehrt dem jüngeren Mégane IV attestiert. Die AU verpatzen dieser sowie sein Vorgänger ebenfalls überproportional.

FAZIT

Der französische Golf-Gegner ist eine elegante Erscheinung – und dabei doch mehr Schein als Sein. Die Zahl mängelfreier Exemplare liegt bei beiden Generationen unter dem Durchschnitt. Zu viele Problemzonen zählt der Kompaktwagen, dazu gehören ausgeschlagene Lagerungen der Koppelstangen an den Achsaufhängungen, Bremsen und Licht. Beim Mégane III kommen noch gebrochene Federn und undichte Schwingungsämpfer sowie ausgeschlagene Spurstanzenköpfe hinzu.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	50 000	45 000	82,1	89,4	6,1	4,0	11,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	65 000	65 000	80,7	84,7	8,2	5,3	11,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	88 000	88 000	75,6	78,8	8,6	7,6	15,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	103 000	112 000	69,0	71,7	11,2	10,0	19,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	138 000	131 000	55,0	64,7	13,3	12,4	31,7	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	153 000	150 000	47,8	56,0	14,9	15,5	37,4	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Mégane IV	red	green	green	red	red	red	red	yellow	green
4-5 Jahre	Mégane IV	orange	green	orange	red	red	red	orange	yellow	green
6-7 Jahre	Mégane IV	red	green	orange	red	red	red	orange	yellow	green
8-9 Jahre	Mégane IV	orange	green	orange	red	red	red	orange	yellow	green
10-11 Jahre	Mégane III	red	red	red	red	red	red	red	yellow	orange
12-13 Jahre	Mégane III	red	red	red	red	red	red	red	green	orange

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: T. BAUDER, C. BÖRRS, R. RÖTZKE

Im Alter nagt der Rost

Schick, dieses wendige Klein-SUV aus Frankreich. Design und Technik brachten dem Renault großen Erfolg bei der älteren Kundschaft – die späten Ärger erwarten muss

Renault Captur II

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	91 PS (90 TCe) bis 158 PS (TCe 160, Plug-in 160)
Preis	ab 10 500 Euro



DAS IST ER Sehr ähnliches Design wie beim erfolgreichen Vorgänger, jedoch auf einer neuen Plattform (wie Nissan Juke und Mitsubishi ASX). Bei nun 4,24 Meter Länge bietet der Franzose mehr Platz und mehr Kofferraum (422 bis 1275 Liter, wobei die praktische Schiebe-Rückbank erhalten blieb).

DAS KANN ER Gelassen machen, weil das kompakte SUV viele Jobs ordentlich erledigt: wendig und übersichtlich in der Stadt, komfortabel mit seinem kommoden Fahrwerk, sparsam genug dank Frontantrieb und nur rund 1,3 Tonnen Gewicht (reine Verbrenner). Neben Benzinen (91 bis 155 PS) gab es anfangs einen Diesel (115 PS), der entfiel

2020 zugunsten eines Plug-in- und später eines Voll-Hybriden (143 und 158 PS).

DAS MÄCHT ÄRGER Bei den Hybriden sorgt das teils ruppig schaltende Multimode-Getriebe für Frust. Auch Versionen mit EDC-Doppelkupplungsgetriebe zeigen Schaltpatzer; im AUTO BILD-Dauertest gab es für einen Captur TCe 130 Intens die Note 3+. Schnell nervte das Multimedia mit Fehlfunktionen, später ein ruppiges EDC. Beim Zerlegen fanden sich Schleifspuren durch Schmutz am Turbolader und in einem Zylinder. Ein Rückruf betraf ein Softwareupdate für den Hybrid, um einen drohenden Antriebsverlust zu verhindern.

Renault Captur I

Bauzeit	2013 bis 2019
Motoren	90 PS (TCe 90/dCi 90) bis 150 PS (TCe 150)
Preis	ab 7000 Euro



DAS IST ER Das erste kleine SUV von Renault, ein Hochsitz auf französische Art: komfortabel und variabel dank verschiebbbarer Rückbank. Mit dem beliebten Zweifarbenlack wirkt der Crossover auch heute noch frisch. Unter dem Blech steckt Technik vom Kleinwagen Clio; mit dem Facelift 2017 verbesserte Renault die zuvor kritisierte Qualität und Verarbeitung des Interieurs.

DAS KANN ER Beweisen, dass auch auf Kleinwagenlänge (4,12 Meter) Platz herrschen kann wie in einem Kompakten. 377 bis 1235 Liter Kofferraumvolumen schlucken was weg. Das kann auch das sanft abgestimmte Fahrwerk, das gut mit ausreichend temperamentvollen Motoren harmoniert. Angefangen beim Basis-Dreizylinder haben alle Turbolader, als Extra war ein Doppelkupplungsgetriebe zu bekommen.

DAS MÄCHT ÄRGER Elektronik, das maue Infotainmentsystem, Korrosion sowie die anfangs mäßige Verarbeitungsqualität (wurde ab 2017 besser). Die unpraktische Schlüsselkarte ist für Macken bekannt. Rückrufe betrafen Bremsschlüsse und brüchige Radnaben sowie Löcher im Kat-Gehäuse.

FAHRWERK

Schon ab einem Alter von vier bis fünf Jahren zeigen die Achsaufhängungen vermehrt ausgeschlagene Trag-/Führungs-gelenke, im Alter von 10-11 Jahre dann doppelt so oft wie im Durchschnitt. Federn und Dämpfer halten besser durch. In puncto Lenkanlage ist nur die zweite Generation leicht auffällig. Kritisch: Ab dem vierten HU-Termin gibt es immer mehr Rost, vor allem am Hilfsrahmen.

LICHT

Abblendlicht und Blinker sind durchgehend kein Problem, die Werte liegen im Schnitt. Beim ersten Captur fällt die vordere Beleuchtung auf, die Rückleuchten werden noch häufiger bemängelt.



Veraltet: Das Renault-Infotainment ärgert mit unsinniger Bedienung und viel zu langsamer Reaktion

BREMSEN

Ein durchschnittliches Kapitel für beide Generationen. Leitungen und Schläuche sind robust. Auch die Bremsscheiben geben eher selten Anlass für Tadel. Problematischer sieht es mit der Feststellbremse aus, immerhin liegen die Werte noch im Klassenmittel. Anders die Fußbremse, welche ab der dritten HU und dann noch mehr im Alter schwächteln.

UMWELT

Sieht gut aus, denn die Antriebe sind dicht und die Abgasanlagen haltbar. Auch das Motormanagement macht wenig Zicken.

FAZIT

Der Captur wird gern von älteren Sennern gefahren, die ihr Auto schonen und Laufleistungen erzielen, die deutlich unter dem Durchschnitt liegen. Trotzdem erfreulich, dass der Franzose durchweg seltener die HU mit erheblichen Mängeln abschließt. Die Schwächen liegen in den Achsaufhängungen und beim Licht, zudem verdient der Rost ein wachsames Auge. Der sollte doch längst ausgerottet sein!



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	32 000	45 000	90,8	89,4	4,8	4,0	4,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	46 000	65 000	86,0	84,7	6,6	5,3	7,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	64 000	88 000	82,7	78,8	7,4	7,6	9,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	85 000	112 000	75,5	71,7	8,2	10,0	16,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	98 000	131 000	69,0	64,7	8,6	12,4	22,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

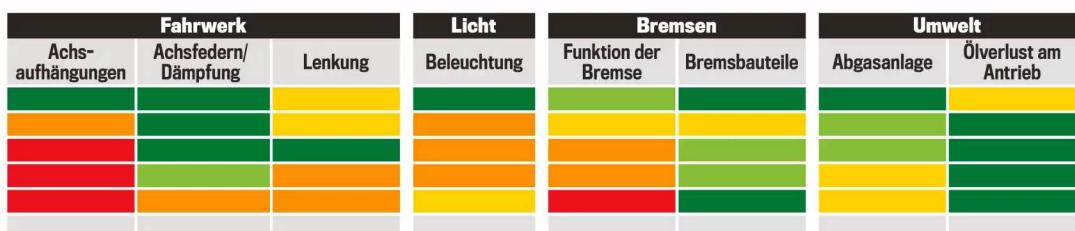


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Captur II
4-5 Jahre	Captur I
6-7 Jahre	Captur I
8-9 Jahre	Captur I
10-11 Jahre	Captur I
12-13 Jahre	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164



besser ← → schlechter

Wolken über Ibiza

Der Seat Ibiza ist der südländische Sonnenschein im Konzerntrio mit VW Polo und Skoda Fabia. Beim HU-Termin verfinstern sich allerdings die Mienen der Prüfer

Seat Ibiza V (6F)

Bauzeit	2017 bis heute
Motoren	65 PS (1.0) bis 150 PS (1.5)
Preis	ab 6900 Euro



DAS IST ER Um 8,7 Zentimeter in der Breite gewachsen, wovon Innenraum und Optik profitieren. Möglich macht's Volkswagens MQB-A0-Plattform, die auch VW Polo und Skoda Fabia nutzen. Natürlich aus dem Konzernregal stammen die Benziner mit 65 bis 150 PS, sparsamer ist der 1.0 TDI in drei Versionen (80 bis 115 PS). Der Kombi namens ST hat Seat gestrichen. Das Facelift 2021 brachte mehr Fahrasistenz, ein neues Digitalcockpit und LED-Scheinwerfer in der Serie.

DAS KANN ER Den Kleinfamilienversteher für Stadt und Land geben. Die Diesel schaffen in puncto Verbrauch eine Vier vor dem Komma, die stärkeren Benziner kitzeln den

Fahrspaß mit straffem Fahrwerk und zielgenauer Lenkung. Abstriche sind beim Kofferraumvolumen (355 bis 1161 Liter) zu machen und beim Platz im Fond, wo Erwachsene Kopffreiheit vermissen.

DAS MACHT ÄRGER Mögliche Knarzen im Innenraum; die Stoßdämpfer sind anfällig für frühen Verschleiß. Außerdem nerven quietschende Bremsen und TSI-Benziner, die im Alter Motoröl verbrauchen. Einige Rückrufe betrafen Fehler an Handbremse und Klimaanlage, die im Falle eines Unfalls einen Brand auslösen kann. Einige Rückrufe wegen fehlerhafter Airbags, zuletzt 2025 aufgrund von Berstgefahr des Beifahrerairbags.

Seat Ibiza IV (6J/6P)

Bauzeit	2008 bis 2017
Motoren	60 PS (1.2) bis 192 PS (Cupra)
Preis	ab 1250 Euro

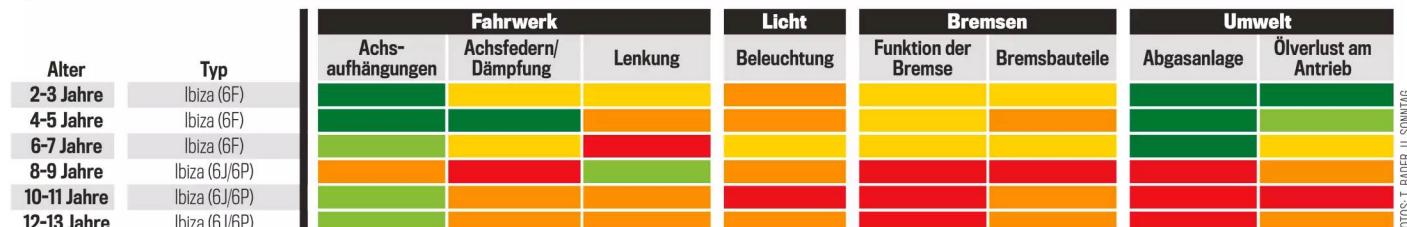


MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	37 000	45 000	90,3	89,4	2,2	4,0	7,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	56 000	65 000	85,6	84,7	4,0	5,3	10,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	77 000	88 000	73,1	78,8	14,0	7,6	12,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	99 000	112 000	67,8	71,7	10,7	10,0	21,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	120 000	131 000	56,1	64,7	14,7	12,4	29,2	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	139 000	150 000	50,4	56,0	17,8	15,5	31,8	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FAHRWERK

Die Achsaufhängungen beider Typen machen keine bis unterdurchschnittlichen Probleme. Federn/Dämpfer und die Lenkanlage des älteren Typs 6J/6P stehen dagegen häufiger auf der Mängelliste. Einen Megaputzer erlaubt sich der 6F bei der dritten HU in puncto Lenkgelenke, die 24-mal (!) öfter moniert werden als im Schnitt. Hauptursache: morsche Staubmanschetten.

LICHT

Licht und Schatten: Verstelltes Abblendlicht kommt in allen Baujahren überdurchschnittlich oft vor. Die Scheinwerfer des neueren Ibiza werden durchweg öfter moniert, der Vorgänger liefert das gleiche Bild bei den Rückleuchten. In Sachen Blinker schneidet der Ibiza 6F zuverlässiger ab.



In vierter Generation ist der Kombi ST 18 Zentimeter länger als die Limousine. Kofferraum mit 430 bis 1164 Litern

BREMSEN

Die Funktion der Fußbremse liefert bei beiden Modellen rote Zahlen, beim älteren Typ 6J/6P ebenfalls die Feststellbremse. Vorbildlich bei beidem: Bremsleitungen und -schläuche. Die Bremsscheiben verschleißt ab der zweiten HU überdurchschnittlich.

UMWELT

Ölverlust ist ein Thema des älteren Ibiza IV. Gleicher gilt für die beschädigten Ummantelungen an den Schalldämpfern der Abgasanlagen. Die AU wird den 12- bis 13-jährigen Ibiza IV etwas zum Verhängnis.

FAZIT

Der aktuelle Seat Ibiza ist zwar ein dynamischer Hingucker, doch bei der HU erwarten die Halter einige unliebsame Überraschungen – marode Lenkgelenke und Lichtmängel zählen dazu. Der Vorgänger sorgt für weit mehr rote Balken im Diagramm mit defekten Abgasanlagen, Funktionsmängeln der Bremsen und Ölverlust.

Knackiger, knackender Katalane

Der sportliche Kompakte überzeugt optisch wie dynamisch. Bei der HU sorgen aber immer wieder undichte Dämpfer und gebrochene Federn für wenig erfreuliche Extrarunden

Seat Leon IV (KL)

Bauzeit	seit 2020
Motoren	90 PS (1.0) bis 333 PS (Cupra ST VZ 2.0 4Drive)
Preis	ab 14.500 Euro



DAS IST ER Noch immer der Bruder des VW Golf, aktuell des 8ers. Die als Cupra firmierenden VZ 2.0 TSI gehen bis 333 PS. Außerdem Zweiliter-Diesel sowie Drei- und Vierzylinder-Benziner, Mildhybride und Plug-in-Hybride. Immer fünftürig mit variablem Kofferraum.

DAS KANN ER Sehr gut liegen sowie leise und komfortabel fahren. Universell wie der Golf, jedoch durch die Bank günstiger als dieser.

DAS MACHT ÄRGER Bislang nicht so viel außer den bekannten Konzernfehlern: unkommod einrückende Kupplungen des DSG, Fehlermeldungen der Elektronik, nervige und teils fehlerhaft programmierte Multimediasysteme.

Seat Leon III (5F)

Bauzeit	2012 bis 2020
Motoren	86 PS (1.2 TSI) bis 310 PS (2.0 TSI Cupra R)
Preis	ab 3200 Euro



DAS IST ER Im Design weiterentwickelt, verbessertes Platzangebot. Coupé SC und Kombi ST sind neu. Weiterhin mit sportlichem Fahrwerk. Multimediasystem und sieben Airbags sind Serie, Allrad 4Drive optional. Das Facelift 2017 brachte nur Mini-Modifikationen.

DAS KANN ER Riesige Auswahl an Motoren: Benzin ab 86 PS, Diesel ab 90 PS. Außerdem eine Erdgasvariante mit 110 (1.4 TGI; ab 2014) bzw. 130 PS (1.5 TGI, ab 2018).

DAS MACHT ÄRGER DSG-Getriebe mit ruppigen Gangwechseln, einige defekte Turbolader. Ein 1.6 TDI büßte im AUTO BILD-Dauertest das Getriebe ein. Diverse Rückrufe unter anderem wegen der Airbags.

Seat Leon II (1P)

Bauzeit	2005 bis 2012
Motoren	85 PS (1.4) bis 310 PS (Cupra 310)
Preis	ab 1200 Euro



DAS IST ER VW-Technik in spanischem Gewand, also ein Bruder des Golf V. Die extravagante Karosserie gibt es nur als Fünftürer. Reichlich Motoren: 15 Benzin- und 8 Dieselvarianten, dazu ein LPG-Antrieb. Vorn und hinten überarbeitet mit dem 2009er-Facelift.

DAS KANN ER In der Basis 10 PS stärker sein als das VW-Pendant aus der gleichen Zeit. Exotisch: die wenigen extrem sportlichen Cupra-Modelle mit 240 bis 310 PS.

DAS MACHT ÄRGER In TSI-Motoren defekte Steuerketten, ruckelnde Direktschaltgetriebe und reißende Turbodiesel-Zahnriemen. Rückrufe u. a. 2017 wegen Defekts des ABS/ESP-Systems, ein Update half.

FAHRWERK

Nicht gut: Schon ab der ersten HU zeigen Achsfedern und Dämpfer durchgängig mehr Mängel als im Gesamtschnitt. Gut: Der Rest des Unterbaus ist stabil. Die Aufhängungen sind über alle Baujahre besser als das Feld. Gleches gilt für die Lenkgelenke. Antriebswellen und Lenkanlage sind ebenfalls gut.

LICHT

Hinterrum sind alle Werte überdurchschnittlich gut, ebenso die der Blinker. Die Frontbeleuchtung des IVers ist eher kritisch. Gleches gilt für den Iler beim Abblendlicht.



1470 l fasst der Seat Leon ST, sein Technikbruder VW Golf Variant 1620 l

BREMSEN

Die Schläuche und Leitungen sind durchweg haltbar, ebenso die Brems Scheiben sowie Fuß- und Feststellbremse der Generationen III und IV. Nicht so der Iler, der in allen drei Bereichen leicht unterdurchschnittliche Werte einfährt.

UMWELT

Ein ähnliches Bild wie bei den Bremsen: Die Werte für Ölverlust, defekte Abgasanlagen und misslungene ALUs liegen für III und IV besser oder nah am jeweiligen Mittelwert, während der ältere II überall schlechter (AU/Motormanagement) oder deutlich schlechter (Abgasanlagen) Ölverlust Motor/Getriebe) abschneidet.

FAZIT

Gemessen an den überdurchschnittlich hohen Laufleistungen hat Seat einen recht haltbaren Kompaktwagen auf die Räder gestellt. In allen Altersklassen zeigen sich die Achsaufhängungen problemlos, das ist vorbildlich. Alte Leon ärgern ihre Besitzer zu oft mit erheblichen Mängeln (Abgasanlage, Bremse, Ölverlust), das machen die neueren Modelle besser. Aber: Federn und Dämpfer kontrollieren!



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	53 000	45 000	86,0	89,4	4,8	4,0	9,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	70 000	65 000	85,5	84,7	4,6	5,3	9,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	97 000	88 000	82,6	78,8	5,0	7,6	12,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	125 000	112 000	74,7	71,7	9,5	10,0	15,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	144 000	131 000	68,4	64,7	12,2	12,4	19,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	154 000	150 000	48,2	56,0	21,1	15,5	30,8	28,4	0,0	0,1



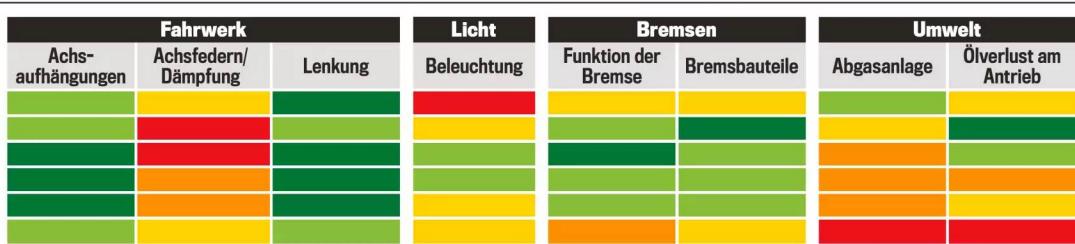
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Alter	Typ
2-3 Jahre	Leon (KL)
4-5 Jahre	Leon (5F)
6-7 Jahre	Leon (5F)
8-9 Jahre	Leon (5F)
10-11 Jahre	Leon (5F)
12-13 Jahre	Leon (1P)

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



FOTOS: T. BAUER, O. TRICHL, S. KRIEGER

Der Riese mit den weichen Knien

Benannt nach einem Weltkulturerbe Spaniens, demonstriert der Seat Alhambra besonders innen echte Größe. HU-Mängel am Bau bringen ihn jedoch in Kalamitäten



Seat Alhambra	
Bauzeit	2010 bis 2022
Motoren	115 PS (2.0 TDI) bis 220 PS (2.0 TSI)
Preis	ab 7000 Euro

DAS IST ER Ein extrem vielseitiges Nutz-Fahrzeug. Nahezu baugleich mit dem VW Sharan, positioniert er sich platztechnisch zwischen Mittelklassekombi und VW-Bus. Familien freuen sich über bis zu 2430 Liter Kofferraum, Platz auf fünf oder optional sieben Sitzen und praktische Schiebetüren, die gegen Aufpreis elektrisch auf- und zugehen. Sieben Airbags, ESP, gute Rundumsicht und eine recht aktive Fahrerposition gibt es serienmäßig, denn die Technik unterm Blech stammt vom VW Passat. Damit ist der Seat Spaniens Bulli, im Vergleich aber viel günstiger. Ein Facelift bekam der Alhambra 2016, u. a. mit neuem Kühlergrill, LED-Rücklichtern, Adaptivdümpfern und mehr Sicherheitsausstattung.

DAS KANN ER Familien überzeugen mit Funktionalität und Komfort in Form bequemer Sitze, guter Federung und ausreichender Leistung. Die zwei Benziner (150 und 220 PS) sind selten, die Dieselmotoren (150 und 184 PS) beliebter, weil deutlich



Bis zu 2430 Liter fasst der XXL-Kofferraum. Die dritte Sitzreihe war optional.

sparsamer. Gegen Aufpreis bot Seat Direktschaltgetriebe (DSG) an. Für den 2.0 TDI gab's optional Allrad. Im AUTO BILD-Dauertest absolvierte ein Alhambra TDI sogar 200 000 Kilometer ohne ernsthaften Zwischenfälle – Note 2+.

DAS MACHT ÄRGER Ausfall von Schiebetüren- und Heckklappenantrieb, meist wegen Sensorproblemen. Diesel ärgern mit verkoteten AGR-Ventilen. Das anfällige DSG fährt mitunter ruppig an, alle 60 000 km wird ein Ölwechsel fällig. Die Start-Stopp-Systeme können zicken, vorn werden die Klimakondensatoren von Steinschlag zerschossen. Rückrufe betrafen fehlerhafte Airbagfunktionen, Störungen im Start-Stopp-System sowie Brandgefahr durch defekten Anlasser.



Für Arbeit, Sport und Spiel: Der 4,85 Meter lange Großvan bietet Platz satt und gute Serienausstattungen

BREMSEN

BRÄMEN
Die Fußbremsfunktion der jüngeren Alhambra bewegt sich um den Mittelwert, die älteren schneiden dagegen besser ab. Toppräsentieren sich die Bremsleitungen. Die Schläuche verschleißt vereinzelt, die Bremsscheiben zeigen durch die Bank häufiger ein mangelhaftes Tragbild.

UMWELT

Ölverlust kommt vor, bleibt aber von Ausnahmen abgesehen unter dem Schnitt. AU-Patzer gibt es bis zum Alter von sieben Jahren nur im Promillebereich. Die Abgasanlage ist überwiegend haltbar.

FAZIT

Der Seat Alhambra ist ein fabelhaftes Raumschiff, dem der TÜV-Prüfer aber seine wunden Punkte vorführt: beschädigte Gummilagerungen an den Achsaufhängungen und verschlissene Bremscheiben. Geschuldet ist das dem hohen Gewicht, auch hat der Großvan oft viele Kilometer auf der Uhr. Trotzdem lohnt sich für kauflustige Familien ein genauer Blick auf gut gewartete Fahrzeuge mit frischer Plakette.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Proz.

MANGELENTSTELLUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
Alter	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	46 000	45 000	86,4	89,4	5,4	4,0	8,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	79 000	65 000	75,7	84,7	6,0	5,3	18,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	107 000	88 000	71,8	78,8	7,6	7,6	20,6	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	143 000	112 000	69,9	71,7	8,9	10,0	21,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	172 000	131 000	64,4	64,7	11,5	12,4	24,1	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	198 000	150 000	56,4	56,0	13,9	15,5	29,7	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	Alhambra	Yellow	Green	Yellow	Red	Yellow	Orange	Green	Yellow	
4-5 Jahre	Alhambra	Red	Green	Yellow	Orange	Yellow	Red	Green	Yellow	
6-7 Jahre	Alhambra	Red	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Red	Green	Yellow	
8-9 Jahre	Alhambra	Red	Orange	Green	Yellow	Yellow	Orange	Green	Yellow	
10-11 Jahre	Alhambra	Orange	Green	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green	
12-13 Jahre	Alhambra	Yellow	Orange	Green	Green	Green	Orange	Yellow	Green	

Einzelne Mängel finden Sie im Zehnertengiegel ab Seite 164.

DLOS: T. BÄDER S. KRIEGER (2)

125

Er hat Manschetten vor der HU

Viele Seat Arona vergeigen die HU im Lenkungskapitel. Wie beim Technikspender Ibiza sind die Staubmanschetten der Lenkgelenke einer bestimmten Altersstufe schuld



Seat Arona	
Bauzeit	2017 bis heute
Motoren	90 PS (1.0 TGI) bis 150 PS (1.5 TSI)
Preis	ab 8900 Euro

DAS IST ER Weder zu groß für die Stadt noch zu klein für die Landstraße. Bei 4,14 Meter Länge bietet er mehr Kofferraum als der Seat Ibiza: 282 bzw. 1280 Liter bei umgeklappter Rückbank. Der Technikbruder des VW T-Cross und Skoda Kamiq surft damit auf der Mini-SUV-Erfolgswelle. Die gefällige Geländeoptik und der Name sind allerdings Show, denn Arona liegt in Italien, während das Auto im spanischen Martorell vom Band läuft. 2020 entfielen die beiden Selbstzünder, bis Anfang 2023 gab es noch eine Erdgasversion. Aktuell sind nur Benziner mit 95 bis 150 PS erhältlich. Eine Empfehlung ist der Dreizylinder 1.0 TSI, der seit 2020 110 PS leistet und im Alltag mit rund sechs Litern auskommt. Ein

gefragtes Extra ist das Doppelkupplungsgetriebe (DSG), meist steckt im Arona jedoch ein Fünf- oder Sechsgangschaltgetriebe. Serie ist das DSG nur im 150-PS-Benziner (seit 2020). Das Facelift 2021 brachte ein verbessertes Infotainment.



Passt: Das Cockpit im Klein-SUV ist ergonomisch und erstaunlich hochwertig

DAS KANN ER Erfreulich souverän fahren und als FR extra-sportlich abgestimmt sein. Die erhöhte Sitzposition ist besonders für Ältere angenehm, das Raumangebot im Fond noch okay. Geringe Fixkosten. Dämmung, Antrieb und Komfort lassen längere Fahrten nicht zur Qual werden. Kein Allrad.

DAS MACHT ÄRGER Wassereinbrüche wegen schlecht sitzender Dichtungen. Gegen nicht ausklappende Außenspiegel half ein Softwareupdate; das DSG des Benziners reagiert mitunter zögerlich. Ein Rückruf betraf zuletzt Verletzungsgefahr bei auslösenden Airbags, zuvor ging es um unbeabsichtigt öffnende hintere Gurtschlösser, defekte Feststellbremsen und unzuverlässige Gurtwarner.

FAHRWERK

Vieles ist top: Achsaufhängungen, Federn, Dämpfer, Antriebswellen, Lenkanlage geben nur äußerst selten Grund zur Klage. Mängel an den Lenkgelenken steigen dagegen bei 6- bis 7-Jährigen auf das Zehnfache (!) des Durchschnittswertes an – wegen kaputter Staubmanschetten.

LICHT

Das Abblendlicht macht seine Sache besser als im Schnitt, ebenso die hintere Beleuchtung und die völlig makellosen Blinker. Die vordere Beleuchtung schwächtelt dagegen häufiger – überraschenderweise betrifft das eher die jüngeren Exemplare.



Schnelle Kurven sind nicht das Arona liebste Beschäftigung, dafür sind 19 Zentimeter Bodenfreiheit zu viel

BREMSEN

Die Bremsleitungen und -schläuche sind bei der HU in aller Regel intakt. Die Funktion von Fuß- und Feststellbremse ist durchschnittlich häufig mangelhaft. Allerdings monieren die Prüfer übermäßig häufig ein mangelhaftes Tragbild der Brems scheiben – und das in jeder Altersklasse.

UMWELT

Gut gemacht: Alle Werte liegen unter oder gar weit unter dem Durchschnitt. Heißt: Ölverlust, eine veriegelte AU oder rostige Abgasanlagen sind bisher absolute Ausnahmen.

FAZIT

Das optisch ansprechende Mini-SUV ist preiswert in Anschaffung und Unterhalt. Während die Durchfallquote der jüngeren Exemplare eher hoch ist, verbessert sie sich für die älteren im Vergleich zum Durchschnitt. Trotz Ausrutscher bei den Staubmanschetten stimmt grundsätzlich die Qualität. Mit einem Arona, dessen Brems scheiben und Lenkgelenke mängelfrei sind, kann nicht viel schiefgehen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	34 000	45 000	89,7	89,4	1,9	4,0	8,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	49 000	65 000	87,5	84,7	2,9	5,3	9,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	67 000	88 000	82,3	78,8	7,3	7,6	10,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Arona									
4-5 Jahre	Arona									
6-7 Jahre	Arona									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ← → schlechter

SUV-Emoción ohne Reue

Der Dauerbrenner im Seat-Programm nutzt VW-Baukastentechnik und muss sich selbst im gehobenen Fahrzeugalter nicht vor dem TÜV-Termin fürchten



Seat Ateca	
Bauzeit	2016 bis heute
Motoren	110 PS (1.0 TSI) bis 300 PS (2.0 TSI)
Preis	ab 11900 Euro

DAS IST ER Ein Typ mit Talenten: außen angenehm kompakt, innen großzügig, überdurchschnittlich komfortabel. So transportiert der Ateca bis zu vier Erwachsene plus Gepäck (510-1604 Liter) über weite Strecken ohne Beschwerden. Zusammen mit seinem MQB-A1-Plattformbruder Skoda Karoq läuft der Seat im tschechischen Kvasiny vom Band. Ab 190 PS ist Allrad Standard. Für Dynamiker gibt es den 300 PS starken Sportableger Cupra 2.0 TSI. Ein Facelift 2020 brachte frische Optik, Voll-LED-Scheinwerfer, moderne Fahrassistenten sowie ein Infotainmentsystem mit Sprachsteuerung, das sich auf das Stichwort „Hola!“ meldet.

DAS KANN ER Als bezahlbarer Allrounder begeistern. Agil, geräumig

und sparsam, kombiniert der Ateca eine erhöhte Sitzposition (64 Zentimeter) mit guter Übersichtlichkeit. Bei der Bedienung bleibt der Spanier angenehm konventionell. Die Motoren stammen wie üblich aus dem VW-Konzernregal: Der TDI mit 1,6 oder 2,0 Litern leis-



Handschafter (Foto) sind eher selten, die meisten Käufer wählen die Automatik

tet bis zu 190 PS, die Spanne der TSI reicht von 110 bis 300 PS. Empfehlenswerter Kompromiss aus Dynamik und Effizienz sind die 1.4- und 1.5-TSI-Benziner mit 150 PS.

DAS MACHT ÄRGER Meist nerven nur Kleinigkeiten wie schwache Batterien oder rupfende Kupplungen. Rückrufe gab es aufgrund eines Softwareupdates für die Scheinwerferregulierung, mangelhafter Airbags, sich lösender Bremspedalplatten der Versionen mit Direktschaltgetriebe, Störungen der elektrischen Parkbremse sowie bruchgefährdeten Radlagergehäuse. Im AUTO BILD-Dauertest über 100 000 Kilometer gewann ein 1.4 TSI mit 150 PS und DSG die Symopathien, lief sparsam und sicherte sich die Topnote 1.



Hinter der großen Heckklappe waren 510 bis 1604 Liter Laderaum – das ist viel für diese Fahrzeugklasse

BREMSEN

Hauptproblemzone der älteren Ateca: Die Bremsscheiben zeigen häufiger als im Durchschnitt ein mangelhaftes Tragbild. Das restliche Kapitel meistert der Spanier dafür ohne Sorgen. Lediglich die Funktion der Fußbremse wird in wenigen Fällen von den Prüfern moniert.

UMWELT

Der Ateca bleibt sauber: Abgasuntersuchung, Ölverlust und Abgasanlage – in all diesen Punkten bereitet das Modell wenig bis keine Probleme. Dieser Spanier ist in Umweltfragen in Form!

FAZIT

Die Besitzer nehmen offenbar die Wartung ernst, zudem erscheint das Kompakt-SUV mit durchschnittlicher Laufleistung zu den Hauptuntersuchungen. Wohl auch deshalb haben die TÜV-Prüfer kaum etwas zu bemängeln. Zu den wenigen nennenswerten Schwachstellen gehören die Bremsscheiben älterer Modelle. Gut für Gebrauchtwagenkäufer: Der Ateca lässt sich seine Qualitäten nicht allzu teuer bezahlen.

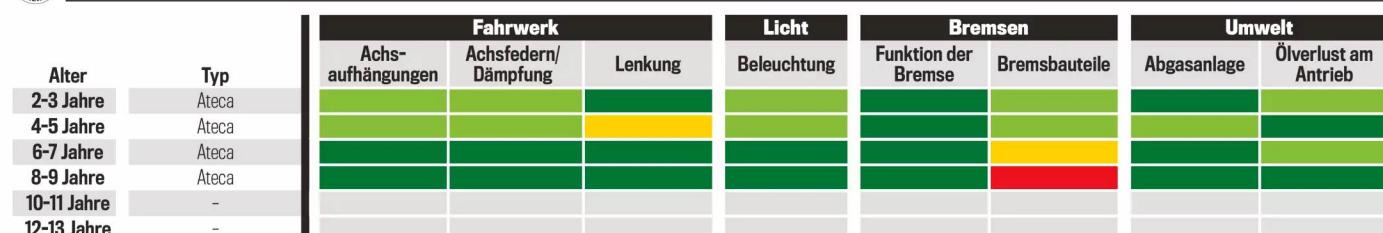
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	47 000	45 000	92,1	89,4	2,4	4,0	5,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	65 000	65 000	90,5	84,7	2,6	5,3	6,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	89 000	88 000	87,5	78,8	3,4	7,6	9,1	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	112 000	112 000	84,5	71,7	4,4	10,0	11,1	18,3	0,1	0,0
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ■■■■■ schlechter ■■■■■

FOTOS: T. BAER

127

Für die Bremsen gibt's kein Go

Abgesehen davon schlägt sich der technische Zwilling des VW Up ganz ordentlich. Zumal sein Leben kein leichtes ist, wenn er im Pizza- oder Pflegedienst läuft



Skoda Citigo

Bauzeit	2011 bis 2022
Motoren	60 PS (1.0 MPI) bis 83 PS (Citigo e iV)
Preis	ab 2900 Euro

DAS IST ER Ein Kleiner, der innen groß denkt, zumindest in der ersten Reihe. Der 3,56-Meter-Held der Großstadt ist nahezu baugleich mit VW Up und Seat Mii. Vom VW-Drilling unterscheidet er sich hinsichtlich der größeren hinteren Seitenscheiben (Dreitürer). Mit dem Facelift 2017 wuchs der Citigo auf 3,60 Meter Länge. Der Kofferraum schluckt 251 Liter, bei umgeklappter Rücksitzlehne bis zu 951 Liter; der 1,0-Liter-Dreizylinder leistet 60 oder 75 PS. Ab 2013 war eine Erdgasversion (68 PS) im Angebot, ab 2019 der elektrische Citigo e iV. Für Sicherheit an Bord sorgen ABS, ESP und vier Airbags.

DAS KANN ER Erstaunlich erwachsen fahren, und das mit guter Sicherheitsausstattung. Für Komfort sor-

gen bequeme Vordersitze sowie das ordentlich abgestimmte, obgleich straffe Fahrwerk. Gute Übersicht hat der Citigo dem steilen Heck und den großen Fensterflächen zu verdanken. Der schwächste Benziner reicht für die City aus, der 75-PS-Motor macht den Citigo fit für die Autobahn (173 km/h Spit-



Die 75-PS-Maschine beschleunigt den Citigo in 13,2 s von 0 auf 100 km/h

ze). Die sparsame Green-tec-Version kostete 400 Euro extra.

DAS MACHT ÄRGER Verarbeitungsdefizite samt Dröhnen und Klappern, undichte Klimaanlagen, defekte Klimakompressoren. Vereinzelt Berichte über Wasser im Innenraum und lahme Gangwechsel des automatischen Getriebes. Der ADAC meldet als häufige Pannenursachen die mechanische Feststellbremse (2014 bis 2016), die Zündkerze (2012 bis 2016), die Bremsbeläge (2013 bis 2018) sowie die Bremstrommeln hinten (2015). Rückrufe betrafen Airbagsteuergeräte, eine lose Frontblende am Panoramadach, bruchgefährdete Abschleppösen und Kurzschlussrisiko in beschädigten Batteriezellen (nur Elektroversion).



2019 ging der vollelektrische Citigo e iV an den Start. Die Reichweite gibt Skoda mit 265 Kilometern an

BREMSEN

Die Bremsfunktion ist eine Schwachstelle: Die der Fußbremse wird in allen Generationen überdurchschnittlich oft montiert. Fehlerhafte Feststellbremsen übersteigen ab der zweiten HU die Werte der Vergleichsgruppe. Die Brems Scheiben werden dem Citigo bei HU eins öfter zum Verhängnis. Top: die Bremsschläuche.

UMWELT

Beim ersten TÜV-Termin kommt Ölverlust etwas häufiger vor, danach zeigt sich der Citigo vorbildlich. Die AU ist für ihn kein großes Problem.

FAZIT

Der Citigo hält im Stadtverkehr, was der Name verspricht, und überzeugt mit guter Übersicht und Raumausnutzung. Bei der HU liegt – bis auf die jüngste Generation – die Zahl der mängelfreien Exemplare über dem Durchschnitt. Dennoch fährt er zu häufig mit Lichtmängeln vor. Schwerwiegender sind Defekte der Funktion von Fuß- und Feststellbremse, die überproportional oft beanstandet werden.



MÄNGELEINTEILUNG

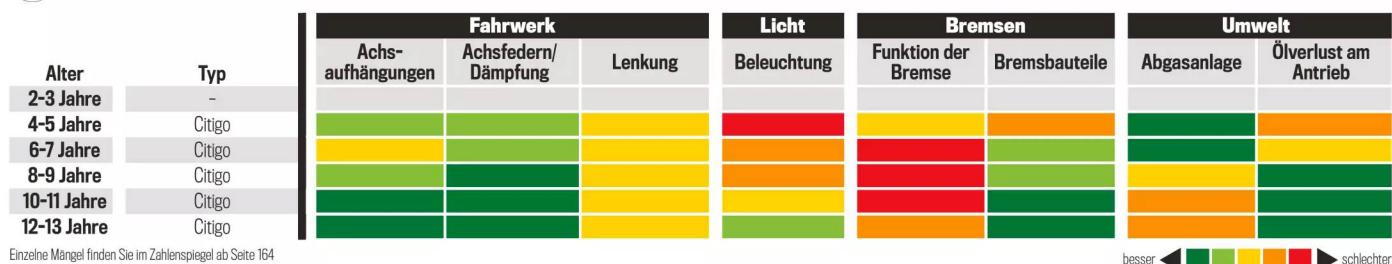
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	50 000	65 000	83,2	84,7	6,1	5,3	10,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	62 000	88 000	79,3	78,8	6,9	7,6	13,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	80 000	112 000	74,7	71,7	8,4	10,0	16,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	99 000	131 000	69,6	64,7	9,0	12,4	21,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	112 000	150 000	64,0	56,0	9,9	15,5	26,0	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

Feste Größe bei den Kleinen

Der Fabia lockt über alle Generationen als sehr erwachsener Kleinwagen. Doch vor allem Nummer zwei kämpft inzwischen mit einigen ernsthaften Schwachstellen

Skoda Fabia IV

Bauzeit	seit 2021
Motoren	65 PS (1.0 MPI) bis 150 PS (1.5 TSI)
Preis	ab 13 000 Euro



DAS IST ER Nummer vier basiert auf der modularen Kleinwagenplattform (MQB-A0). Weil er in der Länge 12 Zentimeter zulegt, erreichen Platzangebot und Kofferraum fast Kompaktformat. Kein Kombi mehr.

DAS KANN ER Der gediegene Federungskomfort und das recht ansehnliche Assistenzarsenal (teils optional) erinnern kaum noch an einen Kleinwagen. Weiterhin nur Benzimotoren, die mit Leistungen zwischen 65 und 150 PS aber kaum Wünsche offenlassen.

DAS MACHT ÄRGER Probleme teils mit ZV, DSG und Geräuschen der Federung. Rückrufe wegen Gasgenerator des Fahrerairbags, Abgaskontrollsystem, Einspritzventilen.

Skoda Fabia III

Bauzeit	2014 bis 2021
Motoren	60 PS (1.0 MPI) bis 125 PS (1.4 TSI)
Preis	ab 6000 Euro



DAS IST ER Ein ernsthafter Polo-Konkurrent, der auch im Fond ausreichend Platz bietet. Der Kofferraum meistert mit 330 bis 1150 Liter die meisten Alltagsaufgaben, der Kombi fasst 530 bis 1395 Liter. Ein größeres Facelift gab es 2017.

DAS KANN ER Entspannt und sicher fahren. Die Motorenauswahl war zuletzt stark reduziert, sie endete mit Auslauf der Produktion bei 110 PS. Ab dem Facelift 2017 war kein Diesel mehr im Programm.

DAS MACHT ÄRGER Das DSG neigt öfter mal zum Ruckeln. Der Wechsel des Zahnriemens erfordert drei Arbeitsstunden. Rückrufe betrafen unter anderem fehlerhafte Sitzrahmen und Airbags.

Skoda Fabia II

Bauzeit	2007 bis 2014
Motoren	60 PS (1.2) bis 180 PS (RS)
Preis	ab 1000 Euro



DAS IST ER Ein Großer unter den Kleinen. Komfort, Materialauswahl und Sicherheitsausstattung liegen über Kleinwagenniveau.

DAS KANN ER Einiges mehr, als in diesem Segment zu erwarten wäre. Der 1.6 TDI ab 2010 (Common-Rail-Diesel mit 75/90/105 PS) spart und kann Langstrecke.

DAS MACHT ÄRGER Alte Pumpe-Düse-Diesel mit Schäden an Zylinderkopf und Injektoren, 1.2 TSI mit Steuerkettenproblemen. Das DSG bereitet im Alter Ärger. Stress machen zudem Ölverlust, ausgeschlagenen Silentbuchsen sowie Wassereinbrüche. Rückruf wegen unzulässiger Abschalteinrichtung im Emissionskontrollsysteem.

FAHRWERK

Alle drei Generationen liefern im Fahrwerkskapitel eine recht souveräne Vorstellung ab. Die Achsaufhängungen des älteren Fabia II zeigen sich sogar haltbarer als die des Nachfolgers. Federn und Dämpfer beider bleiben meist unter der Mängelquote. Die Lenkung gibt kaum Anlass zur Kritik.

LICHT

Wie schon Fabia II und III leidet auch Nummer IV leicht überdurchschnittlich unter verstellem Abblendlicht. Die zweite Generation schlägt zudem bei Rücklichtern und Blinkern über die Stränge.



Der jüngste Skoda Fabia ist seinem Segment entwachsen und fährt sich fast wie ein Kompaktklassemodell

BREMSEN

Schwächen an den Bremsen kennt der jüngste Fabia nicht, seine beiden Vorgänger schon. Die Fußbremsfunktion beschert beiden Modellen Kritik. Nichts bis wenig gibt es an Bremsschlüchten und -leitungen zu kritisieren. Die Bremsscheiben sind allerdings ab der dritten HU überdurchschnittlich häufig verschlissen.

UMWELT

Ölleckagen und beschädigte Ummantelungen am Schalldämpfer der Abgasanlage sind die Schwachstellen des Fabia II. Letzteres trifft auch alte Fabia III. Mit der AU hat kein Modell Probleme.

FAZIT

Fabia IV und auch sein Vorgänger können sich in der Mängelstatistik besser als der Durchschnitt platzieren. Der Polo-Abkömmling ist grundsätzlich eine sichere Bank für den Alltag, Nummer III kämpft mit Funktionsdefiziten der Fußbremse. Beim Fabia II wird der Rotanteil vor allem wegen Ölverlusts und mangelhafter Abgasanlagen größer, mängelfreie Exemplare sind hier seltener als im Durchschnitt.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	34 000	45 000	91,6	89,4	2,9	4,0	5,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	52 000	65 000	85,2	84,7	5,8	5,3	9,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	76 000	88 000	78,9	78,8	7,2	7,6	14,0	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	97 000	112 000	73,9	71,7	9,3	10,0	16,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	113 000	131 000	59,6	64,7	17,1	12,4	23,3	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	131 000	150 000	51,5	56,0	19,4	15,5	29,1	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	Fabia IV									
4-5 Jahre	Fabia III									
6-7 Jahre	Fabia III									
8-9 Jahre	Fabia III									
10-11 Jahre	Fabia II									
12-13 Jahre	Fabia II									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FOTOS: MICHAEL NEHRMANN (2), CHRISTOPH BÖRRIES, SVEN KRIEGER

Scheibenkleister!

Scala und Rapid sind praktische Autos. Dummerweise verhageln diverse Mängel die Bilanz. Vor allem bei den Bremsscheiben sehen die Prüfer zu oft rot

Skoda Scala

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	90 PS (1.0 G-Tec) bis 190 PS (1.5 TSI Edition S)
Preis	ab 11500 Euro



DAS IST ER Eine Mischung aus Klein- und Kompaktwagentechnik – und ein verlockendes Angebot für kühle Rechner, die Platz brauchen. Der Skoda Scala basiert auf der Plattform des VW Polo, ist jedoch länger und breiter als der Golf. Eine Fließheckversion wie beim Rapid ist Geschichte. Innen zeigt sich der Scala moderner und hochwertiger als sein Vorgänger. Das Raumangebot blieb beachtlich, auch auf der Rückbank und im Gepäckraum, der bei umgeklappter Lehne mit 1410 Litern mehr fasst als der des Golf. Der Diesel (1.6 TDI) verschwand 2020; die Benziner leisten zwischen 90 und 190 PS. Das Erdgasmodell G-Tec lief bis 2022 vom Band.

DAS KANN ER Größe zeigen, auch innen. Dank weit öffnender Türen gelingt das Einstiegen leicht. Ellenbogen-, Knie- und Kopffreiheit liegen voll auf Kompaktklasseniveau. Das Fahrwerk bietet einen gelungenen Kompromiss aus Komfort und Dynamik, das Auto bleibt stets souverän und leicht beherrschbar. Für ambitionierte Fahrer gibt's optional ein Sportfahrwerk samt variabler Fahrprofile.

DAS MACHT ÄRGER Infotainmentmacken. Vier Rückrufe laut KBA, darunter zwei wegen fehlerhafter Software des eCall-Systems sowie mangelhafter Nähte am Sitzbezug, was sich auf die Funktion der Seitenairbags auswirken kann.

Skoda Rapid

Bauzeit	2012 bis 2019
Motoren	75 PS (1.2 MPI) bis 125 PS (1.4 TSI)
Preis	ab 4000 Euro



DAS IST ER Ein Aufsteiger mit Ambitionen. Der Skoda Rapid teilt sich die Basis mit dem Seat Toledo IV. Zuerst kam der Tscheche als 4,48 Meter langes Stufenheckmodell, etwa ein Jahr später folgte die mit 18 Zentimetern deutlich kürzere Schrägheckversion. Auch im Fond ist genug Platz für Große. Serie: ESP und sechs Airbags.

DAS KANN ER Viel Auto fürs Geld bieten, das war die Mission des Rapid. Die frühen Baujahre reichten qualitativ aber nicht an den VW Golf heran. Zur Wahl standen neun Benziner und vier Diesel, teils mit optionalem DSG. Mit dem Facelift 2017 stieg der Fahrkomfort.

DAS MACHT ÄRGER Defekte Servolenkungen, muckende DSG-Automaten und Probleme mit den TSI-Steuerketten. Das Softwareupdate für die Schummeldiesel kann Injektoren und AGR-Ventile stark beanspruchen. Das Fünfgang-Schaltgetriebe (Code 02R) gilt als anfällig. Getriebegeräusche sollten hier sofort Anlass zu einem Check geben. Diverse Rückrufe, unter anderem wegen Airbagdefekten, unidichter Nockenwellenversteller, loser Schrauben sowie fehlerhafter Gurtstraffer und Abschlepphaken.

FAHRWERK

Der Scala hat stabile Achsaufhängungen, Federn und Dämpfer werden nach drei Jahren häufiger beanstandet als im Schnitt. Der Rapid zeigt hier mehr Schwächen, besitzt aber robustere Lenkgelenke – die der vier- bis fünfjährigen Scala fallen öfter auf.

LICHT

Fast sorgenfrei arbeiten die Blinkanlagen beider Typen. Beide klassieren jedoch überdurchschnittlich oft Beanstandungen an der vorderen Beleuchtung, teilweise auch an den Rückleuchten.



Der Einliter-TSI-Dreizylinder-Benziner leistet im Skoda Rapid 95 oder 110 PS und war ab 2017 verfügbar

BREMSEN

Feststellbremse, Bremsschlüsse und Leitungen sind generell selten ein Thema. Die Fußbremse von Scala und Rapid ist dagegen etwas auffälliger. Bremsscheiben mit mangelhaftem Tragbild kommen am häufigsten vor. Scala und Rapid müssen diesbezüglich überdurchschnittlich oft zur Nachprüfung.

UMWELT

Die AU stellt für beide Modelle keine große Hürde dar. Ölverlust wird ab zehn bis elf Jahren zu einem größeren Problem des Rapid. Zudem durchgehend oft beschädigt: die Ummantelung des Schalldämpfers an der Abgasanlage des Rapid.

FAZIT

Die größeren Schwächen des Skoda Scala lassen sich meist leicht beheben; vor allem mangelhafte Bremsscheiben und Defekte an der vorderen Beleuchtung führen beim Scala zur Nachprüfung. In Einzelfällen zeigt sich auch schon zur ersten HU Ölverlust. Der Rapid teilt diese Probleme, kämpft zusätzlich aber mit einer anfälligen Abgasanlage. Von den zehn bis elf Jahre alten Modellen verliert mehr als jeder zehnte Rapid Öl. Eine klare Sache also, was man bei beiden vor dem Kauf prüfen sollte.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	40 000	45 000	88,5	89,4	2,2	4,0	9,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	63 000	65 000	81,6	84,7	3,3	5,3	15,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	86 000	88 000	77,8	78,8	8,7	7,6	13,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	113 000	112 000	69,1	71,7	11,5	10,0	19,3	18,3	0,1	0,0
10-11 Jahre	125 000	131 000	58,2	64,7	16,7	12,4	25,0	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

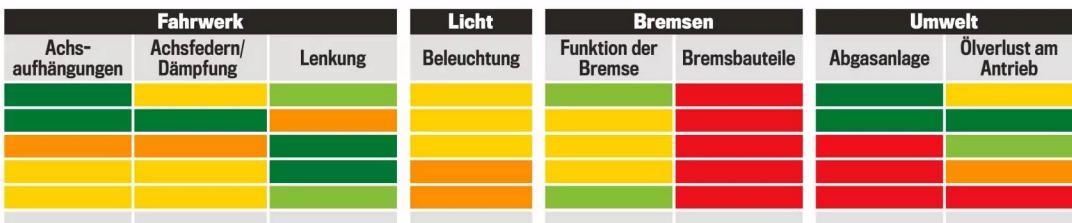


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Scala
4-5 Jahre	Scala
6-7 Jahre	Rapid
8-9 Jahre	Rapid
10-11 Jahre	Rapid
12-13 Jahre	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164



besser ← → schlechter

Tapfer im Außendienst

Seit mehr als zwei Jahrzehnten ist der Tscheche vor allem als Kombi in ganz Europa als Langstreckler gefragt. Trotz allem schlägt er sich bei der HU recht wacker

Skoda Octavia IV

Bauzeit	seit 2020
Motoren	110 PS (1.0 TSI) bis 265 PS (2.0 TSI RS)
Preis	ab 17.000 Euro



DAS IST ER Häufig die erste Wahl für preisbewusste Vielfahrer, dienstlich wie privat. Technisch nah am Golf 8. Weiterhin mit viel Platz, im Fond sitzen auch 1,85-Meter-Menschen gut. Mit dem Facelift 2024 kamen LED-Matrix-Scheinwerfer und überarbeitete Motoren.

DAS KANN ER Mit guter Verarbeitung und bequemen Vordersitzen punkten, so sind stundenlange Fahrten kein Problem. Der Kombi namens Combi schluckt mehr Gepäck als manches klassenhöhere Auto.

DAS MACHT ÄRGER Zickende Infotainments früherer Exemplare, im Detail nicht immer ganz hochwertig. Rückrufe wegen Brandgefahr und loser Motorabdeckungen.

Skoda Octavia III

Bauzeit	2012 bis 2020
Motoren	86 PS (1.2 TSI) bis 245 PS (2.0 TSI RS)
Preis	ab 4000 Euro



DAS IST ER Ein Allesköpper. Ins 4,67 Meter lange Fließheck passen maximal 1580 Liter Gepäck, der Kombi nimmt gar bis zu 1740 Liter auf. Kopf-, Seiten- und Knieairbags sind von Beginn an Serie. 2017 brachte ein Facelift das Vieraugengesicht.

DAS KANN ER Einen Preisvorteil gegenüber dem VW Passat bieten. Langstreckentauglich dank fester Sitze und straffer Dämpfung. Käfer haben die Wahl zwischen aufgeladenen Benzineren, kräftigen Dieseln und einem Erdgasantrieb.

DAS MACHT ÄRGER Im Dauertest kaum etwas – Note 2+. Das DSG ist anfällig; Vorsicht vor TFSI-Ölfressern (Motor EA888). Rückruf wegen der Fondkopfstützen und Airbags.

Skoda Octavia II

Bauzeit	2004 bis 2012
Motoren	75 PS (1.4) bis 200 PS (2.0 TSI/TFSI, RS)
Preis	ab 1000 Euro



DAS IST ER Ein Technikverwandter von VW Golf 5 und 6. Fond und Kofferraum bieten üppig Platz, auch in der Limousine. Front-, Kopf- und Seitenairbags sind Serie, ESP kostete für die Basis bis 2009 extra.

DAS KANN ER Jeden Geschmack mit einem passenden Antrieb treffen. Von 2006 bis 2012 war die allradgetriebene SUV-Alternative Scout im Angebot. Das Facelift im Jahr 2009 brachte herumgezogene Scheinwerfer und neue Motoren.

DAS MACHT ÄRGER Verarbeitungsschwächen und flackernde Xenon-Scheinwerfer. Außerdem DSG- und Steuerkettenprobleme (TSI), verkokte AGR-Ventile. Rückrufe unter anderem wegen ABS-Ausfalls.

FAHRWERK

Federn und Dämpfer vertragen die hohen Laufleistungen offenbar nicht so gut, die Werte sind schlechter als der Schnitt. Die dritte Generation hat die stabilsten Radaufhängungen. Antriebswellen, Lenkanlage und Lenkgelenke sind recht zuverlässig.

LICHT

Der Octavia II hat in allen Bereichen übermäßig viele Mängel, die beiden übrigen Generationen hinterlassen insgesamt ein brauchbares Bild. Am ehesten finden sich verstellte Scheinwerfer oder Defekte an der vorderen Beleuchtung.



Großraum in allen Generationen:
Der Kombi schluckt viele Koffer oder auch mal ein ganzes Fahrrad

BREMSEN

Gut: Bremsleitungen und -schläuche sind durchweg unauffällig, verschlossene Brems scheiben finden sich am ehesten am Octavia II. Die Feststellbremse ist recht verlässlich, während die Fußbremse des Octavia III so richtig überzeugt.

UMWELT

Verhauene AUs sind bei Serie III und IV die Ausnahme, beim Octavia II kann die schon mal schiefgehen. Ölverlust ist vor allem ein Thema beim IIer. Die Abgasanlagen sind durchweg überdurchschnittlich stabil.

FAZIT

Riesiger Innenraum, Technik aus dem VW-Regal, faire Preise und Komfort auf der Langstrecke: Es spricht einiges für den unkapriziösen Tschechen. Die sportlichen RS-Versionen machen sogar richtig Spaß. Achsfedern und -dämpfer verzeihen jedoch nicht alles, gerade neuere Exemplare haben übermäßig oft Mängel an den Achsaufhängungen. Gemessen am Schnitt steht der Octavia III am besten da.



MÄNGELEINTEILUNG

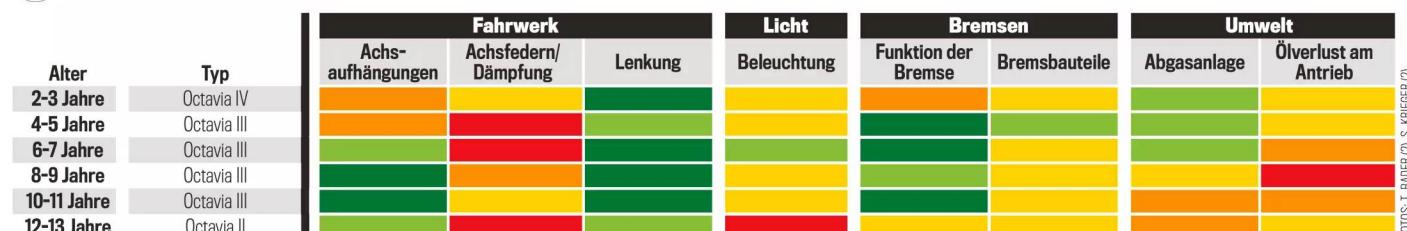
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	70 000	45 000	88,6	89,4	4,4	4,0	6,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	89 000	65 000	85,3	84,7	4,6	5,3	10,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	113 000	88 000	81,0	78,8	6,6	7,6	12,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	146 000	112 000	73,4	71,7	10,1	10,0	16,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	166 000	131 000	66,4	64,7	13,0	12,4	20,6	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	184 000	150 000	49,3	56,0	19,2	15,5	31,5	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: T. BÄDER (2), S. KRIGER (2)

Flaggschiff muss Federn lassen

Sein Raumangebot zum guten Preis macht den cleveren Riesen attraktiv für Familien und Vielfahrer. Seine Technik, etwa die Achsfedern, leidet aber mehr als anderswo

Skoda Superb (3V)

Bauzeit	2015 bis 2023
Motoren	120 PS (1.6 TDI) bis 280 PS (2.0 FSI)
Preis	ab 14 000 Euro



DAS IST ER Überhaupt noch Mittelklasse? Die Technik samt breitem Assistenzangebot stammt weiter aus dem VW-Regal, doch 4,86 Meter Länge und das enorme Raumangebot sind längst Oberklassemaß. Die 1950 Liter Kofferraum des Kombis, der öfter bestellt wurde, übertreffen das Ladevolumen deutscher Edelmarken. Mit dem Facelift 2019 kamen ein höheregeleger Scout und ein Plug-in-Hybrid dazu.

DAS KANN ER Langstrecken deutlich komfortabler absolvieren als der Vorgänger, als Extra war ein adaptives Fahrwerk bestellbar. Das gute Preis-zu-Platz-Verhältnis blieb dem Superb 3V erhalten, die Vierzylinder gefallen mit guter Laufkul-

tur. Das Siebengang-DSG wurde zuverlässiger, benötigt allerdings regelmäßige Ölwechsel. Sparfüchse und Kilometerfresser wählen den 2,0-Liter-Diesel mit dem seltenen Schaltgetriebe. Allradantrieb haben gut 20 Prozent aller Superb.

DAS MACHT ÄRGER Manchmal setzen Funkschlüssel oder Navigation aus, Keilriemen am Diesel quietschen, Scheinwerfer beschlagen, Kurvenlicht oder Heckklappenmotoren am Kombi fallen aus. Rückrufe betrafen Elektronikmacken (1.5 TSI), Brandgefahr beim Plug-in-Hybrid sowie durch verrutschende Motorabdeckungen. Im AUTO BILD-Dauertest bekam ein Superb 1.4 TSI die hervorragende Note 1–.

Skoda Superb (3T)

Bauzeit	2008 bis 2015
Motoren	105 PS (1.6 TDI) bis 260 PS (3.6 V6)
Preis	ab 5000 Euro



DAS IST ER Unterm Blech ein verlängerter Passat, innen ein Raumwunder mit taxitauglicher Beinfreiheit im Fond und vielen klugen Lösungen. So öffnet die Heckklappe der Limousine zweistufig, der beliebtere Kombi setzt mit 635 bis 1865 Liter Gepäckraum Maßstäbe.

Der durstige Sechszylinder-Benziner mit Allrad ist ebenso selten wie der kleine Diesel mit 105 PS; seit dem Facelift 2013 dominiert bei den Gebrauchten der 2.0 TDI mit 140 PS.

DAS KANN ER Familien glücklich machen, weil der Lademeister auf Urlaubsreisen viel unterbringt und wenig schluckt – allerdings federt er recht straff. Im AUTO BILD-Dauertest gab's für einen Superb Combi 2.0 TSI mit DSG die Bestnote 1.

DAS MACHT ÄRGER AUTO BILD-Leser beklagen Knarz- und Klappergeräusche sowie verschleißende Sitzbezüge. TSI kranken an defekten Schubumluftventilen, der 1.4 TSI an müden Steuerketten. An Pumpe-Düse-TDI (bis 2010) werden im Alter die Pumpenelemente undicht. Rückrufe: Jahrgänge 2008/09 zum DSG-Softwareupdate, 2009 wegen defekter Tachos, 2008 bis 2013 für den 2.0-TDI mit rissigen Spritelleitungen und ABS-Ausfall.

FAHRWERK

Seine Größe und starke Beanspruchung schlagen vor allem aufs Fahrwerk. Marode Federn und undichte Dämpfer sind der größte Mangel beider Superb-Generationen. Die Achsaufhängungen der bis zu Fünfjährigen sorgen ebenfalls für rote Zahlen. Wesentlich solider schlagen sich dagegen Lenkung und Antriebswellen, Rost gibt's kaum.

LICHT

An der Beleuchtung gibt es wenig auszu setzen. Erst an über zehn Jahre alten Superb werden vordere Beleuchtung und Warnblinker öfter als im Schnitt moniert.



Kombi schreibt Skoda mit C! Ins lange Heck des Typs 3T passt mit 1865 l Ladevolumen mehr als in höherklassige Autos wie den Audi A6 Avant

BREMSEN

Die Brems scheiben beider Modelle weisen überdurchschnittlich oft ein mangelhaftes Tragbild auf – womöglich ein Tribut an die hohen Laufleistungen. Die Funktion der Fußbremse des 3V wird bei der ersten HU über die Maßen moniert. Bremsleitungen und -schläuche präsentieren sich dagegen haltbar.

UMWELT

Ölverlust ist eher ein Problem des jungen 3V als des Vorgängers, dessen Werte unterhalb des Quotienten liegen. Im Alter bekommt das alte Modell öfter Probleme bei der Abgasuntersuchung.

FAZIT

Die Laufleistungen aller Baujahre liegen klar über dem Schnitt – oft wird der Superb als dienstlich genutzter Kilometerfresser stark strapaziert. Darunter leiden Fahrwerk und Bremsen, sodass erhebliche Mängel in fast allen Jahrgängen öfter auftreten. Schon bei der ersten HU fallen 9,6 Prozent durch – im Schnitt sind es 6,5 Prozent. Interessenten sollten deshalb die bekannten Schwachpunkte checken.



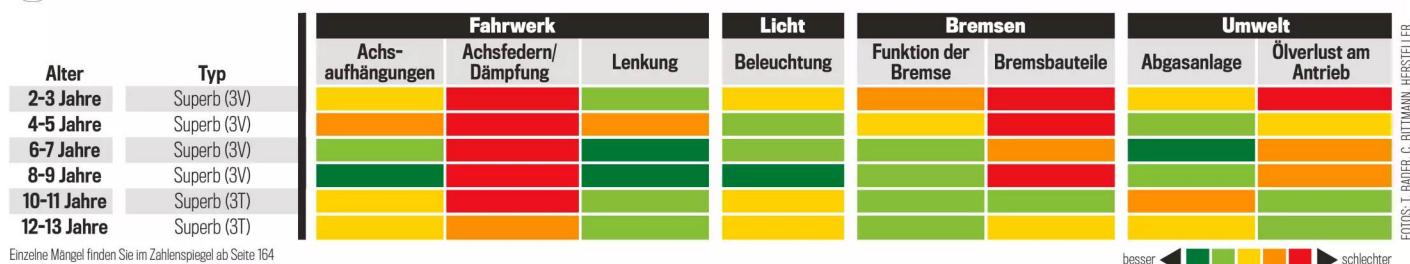
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	77 000	45 000	85,5	89,4	4,8	4,0	9,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	91 000	65 000	83,0	84,7	4,9	5,3	12,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	125 000	88 000	80,4	78,8	6,2	7,6	13,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	153 000	112 000	74,4	71,7	8,3	10,0	17,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	187 000	131 000	64,0	64,7	11,2	12,4	24,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	207 000	150 000	56,4	56,0	14,1	15,5	29,6	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

Kann nicht raus aus seiner Haut

In der Sprache der Inuit ist Kamiq etwas, das wie eine zweite Haut passt. Bei Skoda ist es ein ansprechendes Klein-SUV mit einem Makel: den anfälligen Bremsscheiben



Skoda Kamiq

Bauzeit 2019 bis heute
Motoren 90 PS (1.0 G-Tec)
 bis 150 PS (1.5 TSI)
Preis ab 13 000 Euro

DAS IST ER Das kleinste SUV aus der Skoda-Flotte – auf MQB-A0-Basis und mit erstaunlich viel Platz vorn und im Fond. Mit 4,24 Meter Länge übertrumpft er seine Konzernbrüder: den Seat Arona um rund 10, den VW T-Cross um gute 13 Zentimeter. Das kommt auch dem Kofferraumvolumen (400 bis 1395 Liter) zugute. Bei der serienmäßigen sowie der Sicherheitsausstattung gönnt Skoda dem Kamiq ebenfalls etwas mehr. Optional lässt sich das kleine SUV mit dem komfortablen bis sportlichen Adapтивfahrwerk ordern. Ein Facelift 2024 brachte eine minimal aufgefrischte Optik sowie den stärkeren 1,0-Liter-Dreizylinder mit 115 PS.

DAS KANN ER Städter glücklich machen, denen Praxistauglichkeit

wichtiger ist als automobiles Angebertum. Vorderradantrieb ist gesetzt, motorseitig gibt es Auswahl: Den 90 PS starken Erdgasantrieb gab's nur bis Mitte 2022, den einzigen Diesel (1.6 TDI mit 115 PS) nach Marktstart ein gutes Jahr lang.



Clever: Noch mehr Stauraum schafft der doppelte, höheninstellbare Ladeboden

Stark genug und sparsam sind die Dreizylinder-Benziner mit 95, 110 oder 115 PS. Der 1.5 TSI mit 150 PS macht den Kamiq zum höhergelegten Hot Hatch. An den Skoda-typisch cleveren Lösungen (große Getränkehalter, integrierter Trichter fürs Scheibenwaschwasser) mangelt es nicht. Der Diesel und der 1.5 TSI ermöglichen 1250 Kilo Anhängelast – für leichte Wohnwagen ist das ausreichend. Die übrigen Modelle ziehen 1000 Kilo.

DAS MACHT ÄRGER Steuerkettenprobleme der Benziner; teils ruckelige DSG-Getriebe. Vier Rückrufe, etwa wegen fehlerhafter Software, die zur Fehlfunktion des Notrufsystems eCall führen kann, und Seitenairbagproblemen durch fehlerhafte Sitzbezüge.

FAHRWERK

Im Fahrwerkskapitel gibt der Kamiq den sympathischen Streber. Achsaufhängungen, Antriebswellen und Lenkanlage weisen keine Fehler auf. Federn und Dämpfer schwächen bei der zweiten HU auf Minimallniveau, die Fehlerquote der Lenkgelenke liegt leicht über dem Durchschnitt.

LICHT

Bis auf die Blinker schneidet das Mini-SUV in puncto Beleuchtung nicht fehlerfrei ab, das Frontlicht wird aber im Schnitt weniger beanstandet. Die Mängelrate der Rückleuchten entspricht dem Durchschnitt, Abblendlicht ist bei der ersten HU öfter verstellt.



Mini-SUV ganz groß: Der Kamiq vereint Sparsamkeit, solide Ausstattung, gutes Platzangebot und Fahrwerk

BREMSEN

In diesem Kapitel dominiert Rot statt Grün: Die Bremsscheiben verschleißt in deutlich stärkerem Maße als die der Vergleichsgruppe. Entsprechend wird die Funktion der Fußbremse in jedem Alter leicht überdurchschnittlich oft bemängelt. Feststellbremse, Bremsleitungen und -schläuche sind dagegen tadellos.

UMWELT

Gewohnt grün geht es weiter: Ölverlust kennt der Kamiq nicht, die Abgasanlage arbeitet zuverlässig, und die AU schafft er im Durchschnittsvergleich häufiger.

FAZIT

Der Kamiq kann nicht aus seiner Haut: Ein übermäßig schlechter Bremsscheibenstand wird ihm bei der Hauptuntersuchung erneut zum Verhängnis. Zwar lässt er sich bis auf Licht- und Lenkgelenkprobleme sowie die leicht erhöhte Fehlerquote der Fußbremsfunktion kaum etwas zuschulden kommen, insgesamt jedoch liegt der Anteil erheblicher Mängel über dem Schnitt. Daher Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf!



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	36 000	45 000	89,9	89,4	1,7	4,0	8,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	51 000	65 000	85,7	84,7	2,1	5,3	12,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Kamiq									
4-5 Jahre	Kamiq									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

Foto: C. BUTTMANN (2), O. UTHICH

besser ↗ schlechter ↘

Treue Wegbegleiter

Nichts liegt diesen beiden Kompakt-SUV ferner als Glanz und Glamour: Sie wollen einfach nur mit vielen praktischen Talenten dienen - was Ihnen lange gut gelingt

Skoda Karoq

Bauzeit	2017 bis 2025
Motoren	110 PS (1.0 TSI) bis 190 PS (2.0 TSI/2.0 TDI)
Preis	ab 12 500 Euro



DAS IST ER Ein Hochsitz im Format zwischen Golf und Tiguan, mit 4,38 Meter Länge kompakt genug für die Stadt. Der Karoq ist eine halbe Nummer größer als sein Vorgänger, bewahrt dabei dessen praktische Vielseitigkeit dank verschieb- und ausbaubarer Rückbank (Option). Mit bis zu 1810 Liter Kofferraum taugt er sogar als Umzugshelfer. Diesel und der Benziner mit zwei Liter Hubraum, Allrad und 190 PS dürfen 2,1 Tonnen ziehen. Die runde Sicherheitsausstattung erhielt fünf Euro-NCAP-Sterne. 2018 folgte der etwas höhergelegte Karoq Scout mit derbem Dekor, aber ohne Offroad-Können. Mitte 2022 bekamen alle ein dezentes Facelift.

DAS KANN ER Verblüffen mit vielen Talenten: als Familienauto, Spar-SUV oder Reisegefährt. Dabei gefallen feste Sitze, ordentliche Dämmung und solide Verarbeitung. Das straffe Fahrwerk betont eher den Fahrspaß als den Komfort, Antriebe gibt's in drei Stufen (jeweils als Benziner und Diesel): 110/115 PS fürs Sparen, 150 PS zum Vergnügen, 190 PS sind Luxus.

DAS MACHT ÄRGER Das Infotainmentsystem bekam Updates, das DSG verschleißt schnell bei lascher Wartung. Zehn Rückrufe meldet das KBA, darunter fehlerhafte Fondkopfstützen, Risse an der Fahrsitzbefestigung, sich lösende Bremspedalplatten und Airbags.

Skoda Yeti

Bauzeit	2009 bis 2017
Motoren	105 PS (1.2 TSI) bis 170 PS (2.0 TDI)
Preis	ab 3000 Euro



DAS IST ER Ein Mix aus Van und SUV, der dank geradlinigem Design zeitlos-markant erscheint, zugleich mit dem größten Raumangebot der Kompaktklasse glänzte. Die hochvariable Rücksitzanlage erlaubt zahllose Stellungen zwischen viel Beinfreiheit und bis zu 1580 Liter Laderaum – Platz wie ein Kombi auf der Länge eines Golf.

DAS KANN ER So ziemlich alles, von Kinderkutschen bis Seniorenglück. Der 150-PS-Diesel mit Allrad zieht 2,1 Tonnen, erhöhte Bodenfreiheit erlaubt leichtes Gelände. In der City reichen Frontantrieb und Benziner mit 105 bis 125 PS. Die Federung arbeitet straff, kurze Stöße mag sie nicht. 2013 kam ein Facelift mit neuer Front, 2015 straffte Skoda die Motorenpalette für Euro 6.

DAS MACHT ÄRGER Schwache Steuerketten der TSI-Benziner sollten beim Kaltsstart das Schnattern nach zwei Sekunden einstellen, sonst Finger weg! Der 1.8 TSI kann Öl saugen (AUTO BILD deckte auf), die Skandal-Diesel bis 2015 müssen ein Update vorweisen. DSG-Getriebe ruckeln nach viel Stadtverkehr, Zündspulen fallen aus. Rückrufe betrafen Airbags, Gurtstraffer und Kraftstoffzufuhr beim Diesel.

FAHRWERK

Lenkung, Antriebswellen und die Rostdiagnose glänzen mit Topnoten. Erstaunlich, dass der bis zu fünf Jahre alte Karoq schon überdurchschnittlich mit Mängeln an den Achsaufhängungen und Schwingungsdämpfern auffällt, während der ältere Karoq besser dasteht. Der Vorgänger Yeti glänzt in allen Prüfpunkten mit Werten, die klar besser sind als die seiner Klasse.

LICHT

Der Karoq geht als leuchtendes Beispiel durch, während der Yeti im Alter nachlässt: Abblendlicht (ab der fünften HU) und vordere Beleuchtung (sechste) werden öfter montiert. Blinker und Rücklicht sind okay.



Motor aus dem VW-Regal: vom 1.2 TSI bis zum drehmomentstarken 2.0 TDI ist für jeden Geschmack gesorgt

BREMSEN

Vorbildliche null Mängel für den Karoq, nur die Brems scheiben verschleißt, jedoch unterdurchschnittlich. Die Scheiben sind beim Yeti auffälliger, dort liegen die Mängelquoten klar über dem Schnitt. Top: Bremsfunktion, Schläuche und Leitungen.

UMWELT

Die Abgasanlagen von Karoq und Yeti beweisen Langzeitqualität. Während Ölverlust beim Neuen keine Rolle spielt, kleckert der Yeti überproportional. Die Abgasuntersuchung meistern in der Regel beide.

FAZIT

Die cleveren Kompakt-SUV gefallen mit langlebiger Qualität. Beim Karoq beweisen das mindestens 88 Prozent mängelfreie Exemplare, trotz teilweise hoher Laufleistungen. Auch der Yeti hält sich wacker, obwohl mit den Jahren Schwächen wie Ölverlust und Achsprobleme zunehmen. Die Zahl der Yeti mit erheblichen Mängeln liegt durchweg unterm Schnitt. Grundsätzlich sind beide zuverlässige Alltagskumpel.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	49 000	45 000	92,1	89,4	2,9	4,0	5,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	66 000	65 000	90,5	84,7	2,9	5,3	6,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	85 000	88 000	88,4	78,8	3,8	7,6	7,8	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	105 000	112 000	72,8	71,7	9,3	10,0	17,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	127 000	131 000	64,9	64,7	12,5	12,4	22,6	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	146 000	150 000	57,0	56,0	17,5	15,5	25,5	28,4	0,0	0,1

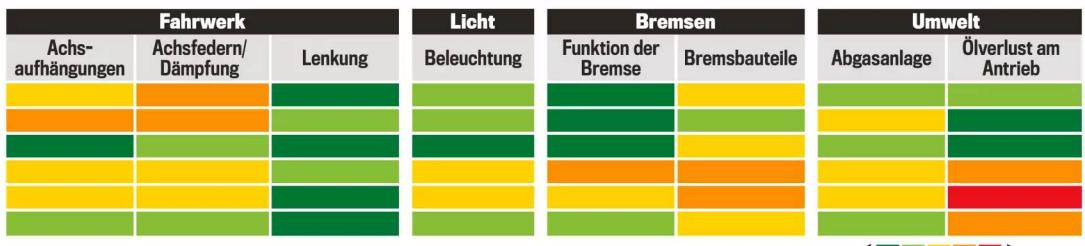


DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ
2-3 Jahre	Karoq
4-5 Jahre	Karoq
6-7 Jahre	Karoq
8-9 Jahre	Yeti
10-11 Jahre	Yeti
12-13 Jahre	Yeti

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



FOTOS S. KRIEGER

Bärenstarker Auftritt

Der Škoda Kodiaq zeigt sich bei der HU als verlässliches Voll-SUV mit nur wenigen Schwachpunkten. Und das trotz durchweg hoher Laufleistungen



Škoda Kodiaq

Bauzeit	2017 bis 2023
Motoren	125 PS (1.4 TSI) bis 245 PS (2.0 TSI RS)
Preis	ab 19 900 Euro

DAS IST ER Ein großer Gleiter mit Bärennamen. Der Kodiaq – benannt nach dem Kodiakbären – misst 4,70 Meter und basiert auf dem MQB-Baukasten des VW-Konzerns. Damit ist er technisch eng mit dem VW Tiguan verwandt. Die robusten Scout-Versionen treten mit Allradantrieb und Offroad-Optik an, während die Sportline-Modelle mit dynamischerem Design und sportlicher Abstimmung punkten wollen. Nach dem 125-PS-Einstiegsbenziner kam 2018 der 1,5-Liter-TSI mit 150 PS, 2020 verschwand der 240-PS-Diesel, und Anfang 2023 lief das 245 PS starke RS-Modell aus.

DAS KANN ER Der Kodiaq kombiniert enorm viel Platz mit solidem Komfort. Das optionale Adaptivfahr-

werk gleicht Unebenheiten souverän aus, während das Fahrverhalten angenehm neutral bleibt. Vorn wie hinten bietet das SUV reichlich Raum, im Fond fast Oberklassenniveau. Der Kofferraum zählt zu den größten seiner Klasse.



Einkäufe aller Art steckt der bis zu 2065 Liter große Kofferraum locker weg

DAS MACHT ÄRGER Größere Schwächen blieben bislang aus. Der 2.0 TSI kann bei hohen Laufleistungen viel Öl verbrauchen, einige Diesel fielen mit verschlissenen Injektoren oder Turboladern auf. Ansonsten gilt der Kodiaq als zuverlässig und hat eher selten Werkstattaufenthalte. Im AUTO BILD-Dauertest überzeugte ein Kodiaq Scout 4x4 mit 190-PS-TDI und der Note 2+. Nur kleinere Ausfälle – etwa der Startknopf und die Dämpferregelung – trübten den guten Gesamteindruck. Motor, Getriebe und Allradtechnik funktionierten fehlerfrei. Das Kraftfahrt-Bundesamt listet bis 2024 neun Rückrufe auf, unter anderem wegen Airbags, fehlerhafter Lenkungsteile und einer Schweißnaht am Bremspedal.



Hoch hinaus: im Kodiaq auf Schotterpiste zur Berghütte. Asphalt ist aber sein bevorzugter Untergrund

BREMSEN

Fehler an Bremsschläuchen und -leitungen sind so gut wie nicht feststellbar, das gilt aber auch für die Vergleichsgruppe. Fuß- und Feststellbremse des Kodiaq glänzen zudem mit nahezu fehlerfreier Funktion. Die Bremsscheiben werden minimal öfter bemängelt als im Mittel.

UMWELT

Während Abgasuntersuchung und Auspuffanlage stets seltener Anlass zu Kritik geben als im Durchschnitt, wird bei der ersten HU mehr als doppelt so häufig wie im Mittelwert Ölverlust bemängelt.

FAZIT

Der Škoda Kodiaq zeigt sich als groß dimensioniertes und alltagstaugliches SUV mit hoher Zuverlässigkeit. Typische Schwachstellen wie vereinzelt auftretender zu hoher Ölverbrauch oder verschleißanfällige Querlenker trüben den Gesamteindruck kaum. Rückrufe sind Einzelfälle. Insgesamt ein robustes und langstreckentaugliches Familienauto mit überschaubarem Risiko beim Gebrauchtwagenkauf.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	72 000	45 000	89,9	89,4	3,5	4,0	6,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	83 000	65 000	88,4	84,7	3,6	5,3	8,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	110 000	88 000	86,4	78,8	4,9	7,6	8,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Kodiaq	orange	grün	grün	grün		grün	gelb	grün	rot
4-5 Jahre	Kodiaq	rot	grün	gelb	grün		grün	gelb	grün	gelb
6-7 Jahre	Kodiaq	gelb	grün	grün	grün		grün	gelb	grün	gelb
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: M. MOETSCH (2), T. RUDIES

Die Bremse bremst ihn aus

Mit dem Enyaq hat Skoda vieles richtig gemacht. Seine guten Seiten zeigt der Stromer auch bei der HU. Doch eine ärgerliche Schwäche trübt den Einstand des E-SUV



Skoda Enyaq	
Bauzeit	seit 2020
Motoren	148 PS (IV 50) bis 340 PS (RS)
Preis	ab 20 000 Euro

DAS IST ER Nach dem Mini-Stromer Citigo-e iV Skodas erstes vollwertiges Elektroauto. Technische Basis ist der modulare E-Baukasten, den auch VW ID.4 und Audi Q4 e-tron nutzen. Die Akkus besitzen zwischen 55 und 84 kWh Kapazität, was in der Praxis Reichweiten von etwa 220 bis 400 Kilometer ergibt. Für die Versionen mit 204 und 286 PS ist Allrad optional, beim Enyaq RS (299/340 PS) stehen stets beide Achsen unter Strom.

DAS KANN ER Richtig ausgewogen fahren. Mit seinen 4,65 Meter Länge nutzt der Tscheche die Konzernplattform am besten, was das Platzangebot angeht. Das macht sich auf der Rückbank, aber besonders im großen Kofferraum bemerkbar: 585 bis 1710 Liter sind auch auf Rei-

sen familientauglich. Da begeistert der Enyaq zudem mit hohem Komfort dank der gekonnt abgestimmten Federung und dem leisen Antrieb. Beziiglich Reichweite und E-Technik hingegen gäbe es noch Luft nach oben: Die maximale La- deleistung liegt abhängig von Modelljahr und Akkugröße zwischen



Mini-Anzeige mittig, 13-Zoll-Display mit besserer Bedienung seit Facelift 2025

50 und 175 kW, Schnellladen ist also nicht immer serienmäßig an Bord. Seit Ende 2023 besitzt der Enyaq den effizienteren APP550-Motor. Besonders stadttauglich sind die Heckantriebsversionen, deren Wendekreis auf dem Niveau des Kleinwagens Fabia liegt.

DAS MACHT ÄRGER Die Infotainment-Software (MIB3) der frühen Versionen lief alles andere als rund. Ab dem Facelift 2023 gab es eine Übergangsversion (ME4), die sich nachträglich auf die aktuelle Version (ME5) updaten lässt. Zu den häufigeren Problemen zählen außerdem Ladeschwierigkeiten und -ausfälle. Treten hier Fehler auf, greift nicht die achtjährige Akku-, sondern die lediglich zwei Jahre währende Herstellergarantie.

FAHRWERK

Die Mängelerate der Achsaufhängungen liegt auf Durchschnittsniveau, die Lenkgelenke der Zwei- bis Dreijährigen sind etwas häufiger verschlissen. Federn und Dämpfer, Antriebswellen und die Lenkung selbst sind stets fehlerfrei.

LICHT

Etwas häufiger beanstandet wird das Abblendlicht, die Werte liegen aber noch unter dem Mittel, während Ausfälle an der Blinkanlage und den Heckleuchten exakt dem Durchschnittswert aller geprüften Fahrzeuge entsprechen. Top: Tagfahrleuchten und Nebellichter sind stets fehlerfrei.



Typisch Skoda: großer, gut nutzbarer Kofferraum. Auch die Passagiere finden im Enyaq bequem Platz

BREMSEN

Der einzige echte Schwachstelle des Enyaq sind ausgerechnet die Bremsen. Die Funktion der Fußbremse reicht zu oft nicht aus. Sechs Mal so oft wie der Durchschnittsprüfling fällt der Enyaq hier durch. Immerhin: Brems Scheiben, -schläuche, -leitungen sind unauffällig. Die Feststellbremse ver sagt nur in wenigen Ausnahmefällen.

UMWELT

Hier steht durchweg eine grüne Null, denn Ölverlust lässt sich der Enyaq nicht zuschulden kommen.

FAZIT

Die Mängel an Achsaufhängungen und Lenkgelenken liegen im Mittelfeld. An den Brems Scheiben - Schwachstelle vieler Stromer - gibt's rein gar nichts zu kritisieren. Umso ärgerlicher, dass die TÜV-Prüfer den Enyaq sehr oft wegen schlechter Bremsleistung vom Hof schicken. So fällt beinahe jedes zehnte Auto wegen erheblicher Mängel durch die erste Hauptuntersuchung - das ist eindeutig zu viel.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	51000	45000	86,6	89,4	4,3	4,0	9,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Enyaq	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

Totgesagte leben länger

Bevor die Stadtauto-Ikone 2026 in nächster Generation zurückkehrt, bewähren sich seine älteren Brüder bei der HU, mit weitgehend guten Vitalfunktionen

Smart Fortwo (453)

Bauzeit	2014 bis 2024
Motoren	61 PS (1.0) bis 125 PS (Brabus)
Preis	ab 5700 Euro



DAS IST ER Ein Smart, wie er sein sollte. Wendig, praktisch, im gewohnten Kleinstformat, allerdings breiter (jetzt 1,66 m) und höher (1,55 m). Vorteil: bessere Fahreigenschaften und Platzverhältnisse. Ein Doppelkupplungsgetriebe sorgt endlich für nahtlose Gangwechsel. Standardmäßig ist ein manuelles Fünfganggetriebe an Bord. Nur die Brabus-Versionen nutzen serienmäßig die Doppelkupplung. Die neuen Antriebe und das gut abgestimmte Fahrwerk verbessern den Fahrkomfort. ABS, ESP und fünf Airbags sind Serie. Die markante Kurzhäube des Typs 453 ist den verschärften Anforderungen des Fußgängerschutzes geschuldet.

DAS KANN ER Enge Kurven, schmale Straßen meistern und in Mini-Parklücken schlüpfen. Zum Start gab's zwei Dreizylinder-Benziner (1.0 mit 71 PS, 0,9 Turbo mit 90 PS). Anfang 2015 folgte ein 1,0-Liter mit 61 PS. Im Brabus Ultimate sind es 125 PS. Der Diesel entfiel, dafür gab es von 2017 bis Anfang 2024 wieder einen Elektro-Smart (mit 82 PS).

DAS MÄCHTÄRGER Ruckelnde Motoren durch marode Lambdasonden und Magnetventile; Turboausfälle wegen defekter Wastegate-Steuerungen; defekte Pedalsensoren. Rückrufe betrafen u. a. die Handbremse, Ausfall des Notbremsassistenten, das sich lösende Fahrzeugdach.

Smart Fortwo (451)	
Bauzeit	2007 bis 2014
Motoren	45 PS (cdi) bis 98 PS (Brabus)
Preis	ab 1500 Euro



DAS IST ER Gewachsen um 20 Zentimeter und insgesamt erwachsener. Der Innenraum profitiert vom Wachstum, doch das mit dem Vorgänger etablierte Querparken wird schwieriger. Sicherheit geht vor: Generation zwei bringt ESP und Bremsassistent mit. Auch das Interieur ist etwas besser verarbeitet als beim Vorgänger. Auf Wunsch gibt es zudem ein Navi mit großem Display und Bluetooth-Funktion.

DAS KANN ER Weniger stark nicken beim Gangwechsel. Das automatisierte Schaltgetriebe wurde deutlich verbessert. Kräftigere Motoren erfreuen die Besitzer, beim Fahrkomfort besteht aber noch Luft nach oben. Seit 2012 fährt er auch elektrisch, der Diesel leistet seit 2009 54 statt 45 PS und hat einen Partikelfilter serienmäßig.

DAS MÄCHTÄRGER Der ADAC meldet viele Pannen u. a. wegen Getriebe, Antriebsriemen und Kupplung; klappernde Lenkungen, pfeifende Gebläsemotoren nerven. Schwer aufspürbare Lecks der Klimaanlage machen häufiges Neubefüllen des Systems nötig; der Regensor killt die Batterie. Mehrere Rückrufe, etwa weil sich Dach und Windschutzscheibe lösen konnten.

FAHRWERK

Bei den Achsaufhängungen der Fünf- bis Neunjährigen (Typ 453) ist überdurchschnittlich häufig die Lagerung an der Kopflage ausgeschlagen. Federn/Dämpfer, Antriebswellen und Lenkung beider Generationen werden im Schnitt seltener montiert. Rost kommt selten vor.

LICHT

Verstelltes Abblendlicht ist bei beiden ein Thema, das Rücklicht von Typ 453 und 451 schwächt ab der 3. HU vermehrt. Verlässlicher schneidet die vordere Beleuchtung ab. In puncto Blinker haben die Prüfer im Schnitt mehr am Typ 453 zu kritisieren.



Coole Kiste: In zweiter Generation (Typ 451) wählte rund ein Viertel der Käufer das Cabrio mit Stoffdach

BREMSEN

Die Fußbremse wird in fast allen Baujahren häufiger kritisiert. Die Feststellbremse sieht nur beim neunjährigen 453 rot. Der Vorgänger erntet reichlich Kritik an den Bremsleitungen, der Neue für verschließe Scheiben. Unauffällig: die Schläuche.

UMWELT

Stark undichte Schalldämpfer der Abgasanlage sind bei den Fünf- bis 11-Jährigen ein Kritikpunkt. Ölverlust macht besonders den 11-Jährigen zu schaffen. Die AU wird ab der dritten HU zur Hürde.

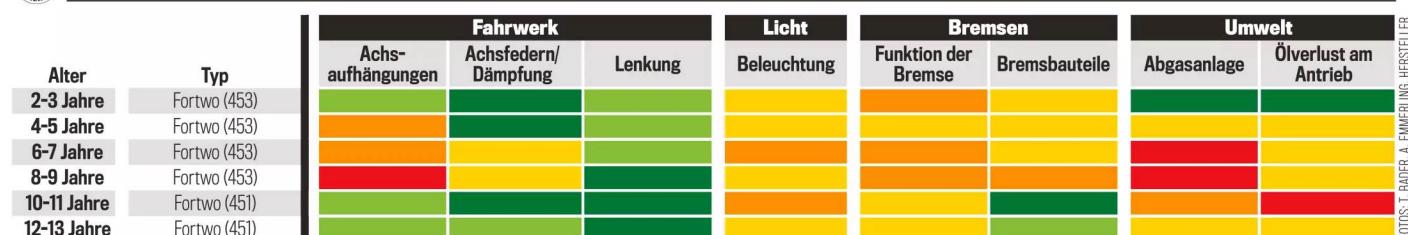
FAZIT

Der Smart ist und bleibt das perfekte City-Car. Das seltsame Verhalten des Großstadters zur Prüfungszeit zeigt sich in Mängeln an Achsaufhängungen und Abgasanlage. Mit Ausnahme Ölverlust schneidet der ältere 451 bei der HU sogar besser ab als der Nachfolger. Dennoch können sich Fans eines zuverlässigen Kumpels erfreuen, denn die Zahl mängelfreier Fortwo toppt in fast allen Jahren den Schnitt.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	19 000	45 000	90,9	89,4	3,9	4,0	5,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	33 000	65 000	85,8	84,7	5,8	5,3	8,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	49 000	88 000	79,2	78,8	7,1	7,6	13,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	64 000	112 000	71,2	71,7	9,4	10,0	19,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	78 000	131 000	66,3	64,7	13,5	12,4	20,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	95 000	150 000	61,6	56,0	14,3	15,5	24,0	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlspiegel ab Seite 164

FOTO: A. BAUDER, A. EMMERLING, HERSTELLER

Für Arbeit, Sport und Spiel

Der Suzuki Swift hat das Zeug zum Edelkleinwagen. Er macht ähnlich viel Spaß wie ein Mini und ist solide wie ein VW Polo – aber auch eine Rarität, das treibt den Preis

Suzuki Swift (RZ)

Bauzeit	2017 bis 2024
Motoren	83 PS (1.2) bis 140 PS (1.4 Boosterjet)
Preis	ab 9500 Euro



DAS IST ER Weiterhin ein agiler Stadtfloh mit guter Ausstattung, in sechster Generation noch leichter als sein Vorgänger: 940 Kilo wiegt der RZ als Basisbenziner mit 83 PS. Das drückt den Verbrauch im Alltag auf ca. fünf Liter. Selbst der sportliche und bis zu 210 km/h schnelle Booster schluckt nur rund 6,3 Liter. Nicht so gut steht es um die Sicherheit, im Crashtest gab es nur drei Sterne; mit dem optionalen Sicherheitspaket erreicht der Swift vier. Dreitürer und Diesel strich Suzuki. Dafür gibt es Allrad in Kombination mit dem kleinen Benziner – findet sich aber selten auf dem Gebrauchsmarkt. Start-Stopp haben die meisten Versionen.

DAS KANN ER

Mobil machen in Stadt und Land – während Mitbewerber wuchsen, schrumpfte der RZ um einen Zentimeter. Hinten bleibt es also für Erwachsene eng. Und die Vordersitze sind eher Shopping als Rallye, zu weich und ohne Seitenhalt. Im AUTO BILD-Dauertest erhielt das Topmodell eine glatte 1.

DAS MACHT ÄRGER Mäßige Materialqualität, schlappe Heckklappendämpfer und ein veraltetes Infotainment. Rückrufe: absterbende Motoren in Fahrt (nur Hybrid). Außerdem: Ausfall der Wasserpumpe und Servobremse sowie Fehlfunktionen beim Airbag des Notbremsassistenten, Gurtstraffer hinten, Front- und Seitenairbags.

Suzuki Swift (FZ)

Bauzeit	2010 bis 2017
Motoren	75 PS (1.3 DDIS) bis 136 PS (1.6 Sport)
Preis	ab 3000 Euro



DAS IST ER

Ein solider Kleinwagen, eine gute Handbreit kürzer als der zeitgenössische Polo und somit perfekt für die Stadt. Allerdings selten: Aktuell listen die Gebrauchtwagenportale im Internet keine 300 Exemplare in gutem Zustand auf. Die allermeisten sind Benziner, der Diesel und die Automatikversion des 1.2-Benziners machen sich extrem rar. Tipp: Die verbreitete Schaltversion tut es auch, 94 PS werden mit einer Tonne Leerge wicht gut fertig. Klima, ABS und ESP haben fast alle an Bord. Für Fahrfreudige: Der Swift Sport (1,6 Liter, 136 PS) beschleunigt in unter neun Sekunden auf Tempo 100. Die besondere Optik mit Kampfgesicht, Heckspoiler und Diffusor ist dabei in Kauf zu nehmen.

DAS KANN ER Vier Personen mit nicht allzu viel Gepäck (210 Liter Kofferraumvolumen) ohne viel Aufhebens bewegen. Auf der Langstrecke macht sich das etwas harte Fahrwerk bemerkbar.

DAS MACHT ÄRGER Die Qualitätsanmutung ist teilweise mau; knackende Vorderachsen kommen vor. Rückrufe: falsch verschraubte Lenksäulen, lose Hinterachs-Halteschrauben und ESP-Fehler.

FAHRWERK

Beide Swift-Generationen haben solide Fundamente. Einzig die Lenkgelenke (Mangel an den Spurstangen) des Typs FZ geben relativ häufig nach. Und die Lenkanlagen dieser Jahrgänge verschleißt etwas häufiger als im gesamten TÜV-Schnitt.

LICHT

Für den FZ sieht es hier düster aus – vor allem am Heck; über die Bauzeit ist die hintere Beleuchtung doppelt so oft schadhaft wie in der gesamten Altersgruppe. Vordere Beleuchtung und Warnblinkanlage späterer Baujahre schneiden ähnlich mies ab. Generation RZ plagen in puncto vordere Beleuchtung ebenfalls blinde Flecken.



Spaßgerät: 140 PS und agiles Handling machen die RZ-Topversion zum Geheimtipp für aktive Autofahrer

BREMSEN

Zustand der Bremsleitungen und Funktion der Fußbremse sind beim FZ etwas auffällig. Am jüngeren RZ sind die Bremsleitungen der ersten Jahrgänge geringfügig häufiger verrostet als im HU-Schnitt. Ansonsten geben sich die Bremsen der jüngeren Swift-Generation bemerkenswert mängelfrei.

UMWELT

Hier ist der Swift vorbildlich: viel weniger Ölverluste als üblich, fast nie AU-Probleme und so gut wie keine mangelhaften Abgasanlagen, selbst an den ältesten Exemplaren.

FAZIT

Ein bemerkenswert solides Kleintier, das trotz strapazierter Stadtinsätze in vielen Baugruppen vital bleibt. Wirklich teuer – weil relativ aufwendig instand zu setzen – wird allenfalls die Lenkung der älteren Generation. Die häufigen Lichtdefekte sind ärgerlich, aber schnell behoben. Alles in allem ist dem Japaner eine klare Kaufempfehlung auszusprechen, sofern die potentiellen Schwachpunkte abgeklopft sind.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	31000	45000	92,1	89,4	3,5	4,0	4,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	54000	65000	85,1	84,7	7,1	5,3	7,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	70000	88000	83,3	78,8	8,3	7,6	8,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	93000	112000	67,5	71,7	18,0	10,0	14,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	106000	131000	61,5	64,7	20,2	12,4	18,3	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	123000	150000	56,9	56,0	17,6	15,5	25,5	28,4	0,0	0,1



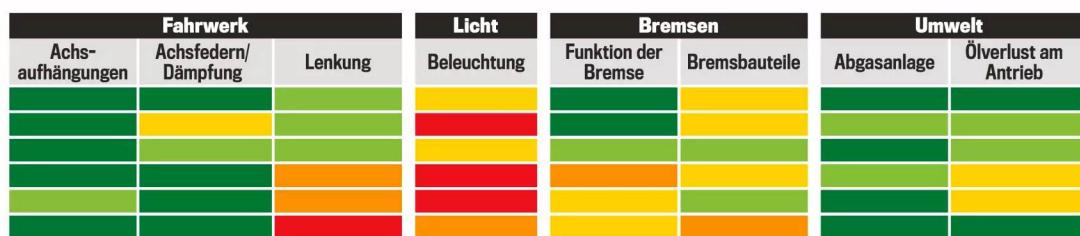
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Alter	Typ
2-3 Jahre	Swift (RZ)
4-5 Jahre	Swift (RZ)
6-7 Jahre	Swift (RZ)
8-9 Jahre	Swift (FZ)
10-11 Jahre	Swift (FZ)
12-13 Jahre	Swift (FZ)

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



besser → schlechter

Die zwei Gesichter des Vitara

Mit dem Vitara ins urbane Revier oder mit dem Grand Vitara über Stock und Stein – wer auf die Schwachstellen der Mini-SUV achtet, kann mit beiden glücklich werden

Suzuki Vitara (LY)

Bauzeit	2015 bis heute
Motoren	112 PS (1.0) bis 140 PS (1.4 Boosterjet)
Preis	ab 10 500 Euro



DAS IST ER Mit dem Wegfall des Vornamens Grand wird der Vitara technisch mehr SUV als Geländegänger. Auch optisch gibt er sich zurückhaltend. Alle Motorvarianten (fünf Benziner, ein Diesel) sind gegen Aufpreis mit Allradantrieb erhältlich – Suzuki enttäuscht seine Klientel hier nicht. Selbst mit Allrad bleibt der Vitara eher ein Leichtgewicht von unter 1,5 Tonnen. Der Platz vorn wie hinten fällt, gemessen an der Länge von 4,17 Metern, passabel aus. Der Kofferraum fasst 375 Liter, bei umgelegter Rücksitzbank sind es bis zu 1120 Liter; das entspricht ungefähr dem VW Golf 8. Sieben Airbags gehören zur Serienausstattung.

DAS KANN ER Unauffällig durchs Land streifen; die Benziner mit Sechsstuferautomatik (Aufpreis) überraschen mit annehmbarem Reisetalent. Den Diesel gibt's optional als Doppelkuppler, den Vollhybrid mit automatisiertem Schaltgetriebe. Letzterer ist genügsam, vor allem in der Stadt. Die Verarbeitung geht in Ordnung, die Materialauswahl ist zweckmäßig.

DAS MACHT ÄRGER Den AUTO BILD-Dauertest absolvierte ein 1.4 Boosterjet Hybrid Allroad ohne größere Probleme mit der Note 2+. Rückrufe betrafen u. a. lose Halteschrauben an der Hinterachse, Ausfall der Bremskraftunterstützung und falsch eingebaute Bremsleitungen.

Suzuki Grand Vitara (JT)

Bauzeit	2005 bis 2015
Motoren	106 PS (1.6 16V) bis 233 PS (3.2 V6)
Preis	ab 2900 Euro



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	34 000	45 000	91,8	89,4	3,8	4,0	4,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	54 000	65 000	86,2	84,7	7,4	5,3	6,4	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	78 000	88 000	81,8	78,8	9,5	7,6	8,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	104 000	112 000	76,4	71,7	12,1	10,0	11,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	137 000	150 000	54,9	56,0	17,2	15,5	27,9	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Vitara (LY)	grün	gelb	grün	rot		grün	grün	grün	gelb
4-5 Jahre	Vitara (LY)	grün	grün	orange	rot		grün	grün	grün	gelb
6-7 Jahre	Vitara (LY)	grün	grün	orange	rot		grün	grün	grün	gelb
8-9 Jahre	Vitara (LY)	grün	grün	rot	orange		grün	grün	grün	gelb
10-11 Jahre	- *	-	-	-	-		-	-	-	-
12-13 Jahre	Grand Vitara (JT)	orange	grün	grün	orange		orange	rot	grün	grün

FOTOS: C. BORRIES, S. KRIEGER, U. SONNTAG
* keine Auswertung wegen zu geringer Zahl von Hauptuntersuchungen. Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FAHRWERK

Toll: Die Achsaufhängungen monieren die Prüfer bei den bis zu sieben Jahre alten Exemplaren gar nicht, beim älteren Grand Vitara ist die Mängelquote allerdings erhöht (6,0 statt 4,5). Achsfedern und Antriebswellen bleiben über alle Baujahre hinweg unauffällig, die Lenkanlage zickt im Alter leicht überdurchschnittlich oft. Am Grand Vitara nagt gelegentlich der Rost.

LICHT

Die Beleuchtung vorn und hinten ist nur bei den Zwei- bis Dreijährigen unauffällig, ansonsten gibt es überdurchschnittlich oft Mängel. Beim JT gehören auch Abblendlicht und Blinker zu den Schwachstellen.



Wild im Wald: Die Bodenfreiheit des LY (nur ca. 18 cm) limitiert sein Off-roadtalent, Allrad hilft da nicht immer

BREMSEN

Beanstandungen von Fuß- und Feststellbremse bleiben im Rahmen, auch die Bremsschläuche geben wenig Anlass zur Sorge. Beim JT sind die Bremsscheiben und vor allem die Leitungen allerdings deutlich schlechter als im Durchschnitt. Die Bremsleitungen des Grand Vitara werden 2,5-mal häufiger beanstandet als im Mittel.

UMWELT

Was die Abgasanlagen angeht, zeigt der Vitara keine Probleme. Sie bleiben unauffällig, bei der AU liegt nur der JT leicht über dem Durchschnitt. Ölleckagen gibt es, sie sind aber seltener als im Mittel.

FAZIT

Im Kern solide, aber mit Schwachpunkten – eine durchwachsene Vorstellung. Trotz relativ niedriger Laufleistungen weisen fast alle Jahrgänge mehr geringe Mängel als im Schnitt auf. Dafür halten sich die fürs Bestehen die HU relevanten erheblichen Mängel in Grenzen. Unter dem Strich bleiben mehr Fahrzeuge mängelfrei als im Schnitt. Beleuchtung und Lenkung sind kritikwürdig, beim JT kommen Achsaufhängungen und Bremsbauteile dazu.

Pionier mit Problemzonen

Teslas Model 3 hat das E-Konzept in der Mittelklasse etabliert. Doch obschon Reichweite und Beschleunigung verlockend sind, sagen die TÜV-Prüfer: Achtung, Achsaufhängungen!



Tesla Model 3

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	283 PS (Model 3) bis 534 PS (Model 3 Performance)
Preis	ab 21000 Euro

DAS IST ER Das kleinste Tesla-Modell mit alltagstauglichen Reichweiten durch große Akkus und hauseigene Ladeinfrastruktur sowie hohen Fahrleistungen und einem Interieur im minimalistischen Apple-Stil, dessen Cockpit allerdings nicht intuitiv bedienbar ist. Das vorab formulierte 35 000-Dollar-Ziel verpasste Tesla mit dem Einstiegsmodell in Europa deutlich. Und das als Autopilot angepriesene Assistenzsystem ist ein Marketingtrick. Größentechnisch bewegt sich die 4,69 Meter lange Elektrolimousine in der Liga von Audi A4 und BMW 3er.

DAS KANN ER Sicher und agil fahren und im Alltag als vollwertige Mittelklasselimousine überzeugen. Den recht kleinen Kofferraum er-

gänzt ein Ablagefach unter der Fronthaube. Tesla gibt mindestens 1500 Ladezyklen als Akku-Lebensdauer an. Die Langstrecke ist sein Terrain: Im Mittel hatten die Fahrzeuge bei der ersten HU 53 000 km abgespult. Auf Batterie und Antrieb gibt es acht Jahre Garantie.



Cleanes Cockpit: kaum Schalter, wenige Bedienelemente, riesiger Touchscreen

DAS MACHT ÄRGER Reichlich, Früh Model 3 zeigen eine mäßige bis schlechte Fertigungsqualität. An den Schwelleren gibt's Lackabplatzter und Rost. Im Werk Shanghai gebaute Model 3 gelten als qualitativ besser. Service und Kulanz sind ein heikles Thema. Kunden sind vom Tesla-Service nicht selten enttäuscht, so die Erkenntnisse der AUTO BILD-Redaktion. Besitzer sollten sich um eine angemessene und regelmäßige Wartung kümmern. Das KBA zählt 16 Rückrufe, unter anderem wegen Ausfall der Lenkkraftunterstützung, schwergängiger, hakeliger Lenkung bei niedrigen Umgebungstemperaturen und ungenügender Kühlung der Prozessoren, was zum Ausfall diverser Fahrzeugsysteme führen kann.

FAHRWERK

Das hohe Gewicht des Model 3 belastet das Fahrwerk: Die Achsaufhängungen werden bei der ersten HU über achtmal öfter beanstandet als üblich. Grund: Ausgeschlagene Trag- bzw. Führungsgelenke. Und der Trend setzt sich beim zweiten Termin fort. Federn und Dämpfung sowie die Lenkgelenke sind nicht fehlerfrei, bleiben aber unter der Quote. Die Lenkanlage wird bei der zweiten HU vereinzelt montiert.

LICHT

Keine Lichtgestalt ist das Model 3 im gleichnamigen Kapitel. Bis auf die soliden Blinker müssen die Prüfer in allen Kategorien über die Maßen Kreuzchen machen. Besonders häufig ist das Abblendlicht der Vier- bis Fünfjährigen verstellt. Die Frontleuchten, vor allem das Nebellicht, patzen bei beiden HU oft.



Aero-Dynamiker: Reichweitenfördernd ist die windschlüpfige Karosserie des Model 3. c_w -Wert 0,23

BREMSEN

Während die Bremsfunktion weitgehend durchschnittlich bewertet wird, stehen Bremsscheiben mit mangelhaftem Tragbild oben auf der Mängelliste. Das ist der Rekuperationsfunktion und dem dadurch selteneren Bremseinsatz geschuldet.

UMWELT

Ölverlust am Antrieb, der auch E-Autos betreffen kann, findet sich nicht.

FAZIT

Alles andere als einen Streberauftritt legt das Model 3 bei den ersten beiden TÜV-Terminen hin. Auch wenn Mängel an den Bremsscheiben (Verglasung/Verrostung) durch das Nutzen der Rekuperation oft bei Elektroautos und somit auch diesem Tesla auftreten, kommen weitere Defizite hinzu: Die Achsaufhängungen machen reichlich Ärger, ebenso die Beleuchtung. Das beschert dem Model 3 einen drittletzten (2-3 Jahre) und einen vorletzten (4-5 Jahre) Platz in den Rankings.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	56 000	45 000	82,4	89,4	4,5	4,0	13,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	86 000	65 000	74,6	84,7	4,4	5,3	21,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Model 3	red	yellow	green	red		yellow	red		green
4-5 Jahre	Model 3	red	yellow	green	red		yellow	red		green
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

Den Stecker gezogen

Das Model Y überzeugt als modernes E-Auto mit viel Platz und feinen Manieren. Doch wegen eklatanter Schwächen müssen Tesla-Eigner schon bei der ersten HU zittern



Tesla Model Y	
Bauzeit	seit 2020
Motoren	204 PS bis 534 PS
Preis	ab 36 000 Euro

DAS IST ER Das Model Y ist Teslas Mittelklasse-SUV, technisch eng verwandt mit dem Model 3. Seit 2021 ist es in Deutschland erhältlich, zunächst als Import aus China, später aus dem Werk in Grünheide bei Berlin. Das Modell Y kombiniert eine klare Karosserieform mit hoher Alltagstauglichkeit: großer Kofferraum (bis zu 1485 Liter), variable Rücksitzbank, optionale Allradvarianten. Die Verarbeitung ist besser als die früherer Tesla-Modelle, erreicht aber nicht das Niveau deutscher Mitbewerber.

DAS KANN ER Im Alltag mit kräftigem Antritt und hohem Fahrkomfort überzeugen. Selbst das Basismodell mit Hinterradantrieb beschleunigt in unter sieben Sekunden auf Tempo 100, die Allradversion „Long

Range“ in gut fünf. Die Reichweite liegt je nach Variante zwischen 400 und 530 Kilometern gemäß WLTP. Das Fahrwerk ist straff, aber nicht unkomfortabel, die Lenkung direkt. Positiv fällt die effiziente Energie-rückgewinnung auf, ebenso das



Mit 525 bis 1485 Litern ist das Kofferraumvolumen des Model Y riesig

serienmäßige Sicherheits- und Assistenzpaket. Over-the-Air-Updates halten das System technisch aktuell.

DAS MACHT ÄRGER Die Qualität früher Modelle ist nicht immer top, Spaltmaße und Materialanmutung geben Anlass zur Kritik. Im Feld finden sich zudem Berichte über schlecht abgedichtete Stellen an der Karosserie und dadurch bedingte Wassereinbrüche im Kofferraum, Fond und Beifahrerfußraum. Rückrufe betrafen den Ausfall der Lenkunterstützung, unzureichende Kühlung von Prozessoren, inaktive Erkennung der Sitzplatzbeliegung, Softwarefehler in Bezug auf automatische Spurwechsel und eine Fehlfunktion des Reifendruckkontrollsysteams.



Typisch Tesla: riesiger Bildschirm, cleanes Cockpit. Blinkerbedienung per Lenkradtasten ist ungünstig

BREMSEN
Typisch für viele Elektroautos: Die Bremscheiben werden überdurchschnittlich oft beanstandet, beim Model Y in 2,8 Prozent (Durchschnitt 1,1) der Fälle. Grund: mangelhaftes Tragbild. Leitungen, Schläuche und Feststellbremse erweisen sich dagegen als tadellos.

UMWELT
Umwelttechnisch fährt das Model Y erwartungsgemäß mustergültig durch die Prüfung – lokal emissionsfrei und sauber, hier gibt es nichts zu beanstanden.

FAZIT
Auch wenn die Laufleistung des Tesla Model Y rund 20 Prozent über dem Durchschnitt liegt, erschreckt das schwache Abschneiden beim ersten HU-Termin. 17,3 Prozent der Autos rasseln mit erheblichen Mängeln durch die Prüfung (Mittelwert: 6,5 Prozent). Schwachpunkte sind Beleuchtung vorn, Bremscheiben und Achsaufhängungen. Folge: Letzter Platz im Ranking.



MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	55 000	45 000	77,8	89,4	4,9	4,0	17,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Model Y									
4-5 Jahre	-									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

FOTOS: T. SALT (3)

besser ↗ schlechter ↘

Klug gedacht, billig gemacht

Das Konzept dieses Stadtautos überzeugt: klein, günstig und sparsam sollte der Aygo sein. Dafür knauserte Toyota an Stellen, die auf Dauer böse ins Geld gehen können

Toyota Aygo II

Bauzeit	2014 bis 2021
Motor	69 oder 72 PS (1.0)
Preis	ab 5000 Euro



DAS IST ER Der erste Aygo in schick – mit einem Manga-Gesicht und nur wenig veränderter Technik. Dafür wuchs die Auswahl an Ausstattungslinien; als Extras kamen etwa Bluetooth-Radio, Touchscreen und Rückfahrkamera an Bord. Der Dreizylinder-Benziner leistete bis 2018 noch 69, danach 72 PS, wobei er durch diverse Maßnahmen auch sparsamer wurde (Realverbrauch rund 5 l/100 km). Es blieb beim Drei- und Fünftürer sowie der Frage: Halbautomatik oder Handschaltung? Letztere überwiegt bei Weitem. Mit dem Facelift 2018 zogen Apple Carplay und Android Auto ein, zudem wurde die Lärmdämmung verbessert.

DAS KANN ER Einsteiger und Wenigfahrer zufrieden machen. Eine Parklücke findet der Aygo immer, kaum ein Auto (Hybride ausgenommen) verbraucht weniger. Deshalb erlaubt der 35-Liter-Tank erstaunliche Reichweiten. Der Motor kommt mit den 985-Kilo-Leergewicht bestens klar, ab Tempo 100 wird's laut. Vorn ist es bequem, hinten für Große eng.

DAS MACHT ÄRGER Gelegentliches Klappern und Quietschen. Lockere Schlosser lassen Heckklappen klemmen. Rückrufe wegen Bruchgefahr der vorderen Stoßdämpfer, fehlender Bremsservokraft sowie Verletzungsgefahr an den hinteren Gurtschlössern bei einem Unfall.

Toyota Aygo I

Bauzeit	2005 bis 2014
Motor	68 PS (1.0)
Preis	ab 900 Euro



DAS IST ER Ein Stadtflitzer, der den japanischen wie europäischen Geschmack treffen soll: Toyota und PSA entwickelten und produzierten ihn gemeinsam, der Aygo ist technisch baugleich mit Citroën C1 und Peugeot 107. Es gab Drei- und Fünftürer, gerade mal fünf Extras und nur einen Motor. Der Dreizylinder-Benziner mit 68 PS hatte entweder Handschaltung oder – selten – eine Halbautomatik. ESP kam 2012, etwa ein Viertel des Bestandes ist damit ausgerüstet.

DAS KANN ER Wendig (9,5 Meter Wendekreis) und sparsam vorankommen. Beim Verbrauch ist eine Fünf vorm Komma möglich. Für längere Strecken ist der Floh zu schwach und hoppelig, wird dabei unangenehm laut. Kofferraum? Hat den Namen mit nur 168 Liter Ladevolumen kaum verdient.

DAS MACHT ÄRGER Der sichtbare Sparzwang: Türfangbänder knacken, Kupplungen verschleißend, Schaltwege leieren aus. Erste Baujahre hatten Undichtigkeiten wegen defekter Gummidichtungen. Rückrufe betrafen eine fehlerhafte Schweißnaht an der Hinterachse, lose Seitenscheiben und ein schwergängiges Gaspedal.

FAHRWERK

Ganz ordentlich, denn Achsaufhängungen, Lenkgelenke und Antriebswellen fallen nicht über Gebühr auf. Die Achsfedern des jüngeren Modells moniert der TÜV-Prüfer schon im zarten Alter, die elektromechanische Servolenkung der über Zehnjährigen weist überdurchschnittliche Mängelquoten auf. Dann tritt auch Rost auf.

LICHT

Finster. Sagen wir lieber, was über dem Schnitt liegt: die vordere Beleuchtung von Modellen ab zehn Jahren und die Warnblinker der Sechsjährigen. Alles andere liegt deutlich über dem Fehlermittel. Das Abblendlicht ist meist doppelt so oft defekt wie bei Mitbewerbern in dieser Klasse.



Hinten einsteigen als Großer? Nur auf Kurzstrecken, das gleicht Gymnastik. Auch der Kofferraum ist klein

BREMSEN

Noch eine klare Schwachstelle. Schon ab der zweiten HU ist die Fußbremse anfällig, während die Feststellbremse insgesamt solide arbeitet. Korrodierte Bremsleitungen sind vor allem ein dickes Problem der ersten Generation, der Scheibenverschleiß aller Jahrgänge ist überdurchschnittlich.

UMWELT

Endlich mal was Gutes. Ob Dichtigkeit von Motor, Getriebe oder Rost an der Abgasanlage: Alle Werte sind deutlich besser als im Schnitt. Einziger Ausrutscher ist Ölverlust bei den jüngsten Exemplaren.

FAZIT

Ein praktischer, wendiger Stadtwagen, dazu noch günstig im Unterhalt: Das Konzept des Aygo scheint aufzugehen – doch auf Dauer drohen teure Aufschläge, denn die HU zeigt diverse Mängel: Verschlissene Brems scheiben, Defekte an der Fußbremse sowie an Bremsleitungen der frühen Modelle gehen schmerhaft ins Geld. Wer sich in den Aygo verguckt, sollte das wissen und genau prüfen.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	35 000	45 000	83,0	89,4	7,7	4,0	9,3	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	47 000	65 000	82,0	84,7	7,4	5,3	10,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	63 000	88 000	78,7	78,8	8,4	7,6	12,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	78 000	112 000	73,4	71,7	11,0	10,0	15,6	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	93 000	131 000	63,4	64,7	10,9	12,4	25,7	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	105 000	150 000	55,6	56,0	13,3	15,5	30,9	28,4	0,1	0,1



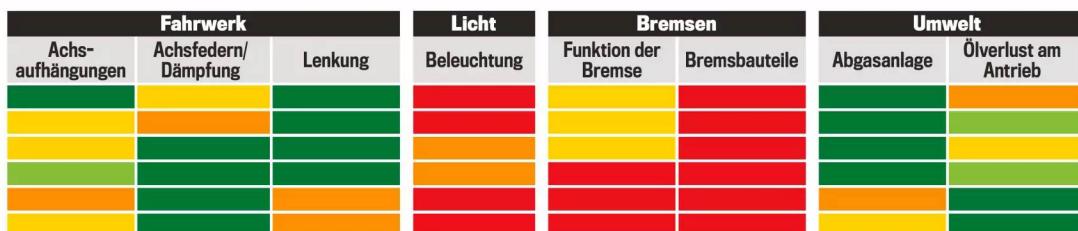
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Alter	Typ
2-3 Jahre	Aygo II
4-5 Jahre	Aygo II
6-7 Jahre	Aygo II
8-9 Jahre	Aygo II
10-11 Jahre	Aygo I
12-13 Jahre	Aygo I

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164



besser schlechter

FOTOS: R. RATZE, R. SASSEN (2)

Sag ja zum Yaris

Toyota hält seinen Kleinwagen nicht nur im Programm, sondern gibt ihm auch optisch und technisch einiges mit auf den Weg. Laut den TÜV-Zahlen geht die Rechnung auf

Toyota Yaris IV (XP21)

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	72 PS (1.0) bis 280 PS (GR)
Preis	ab 12.500 Euro



DAS IST ER Gleich groß geblieben, dazu 90 Kilogramm leichter als sein Vorgänger. Anfangs gab es neben der Hybridversion noch zwei Benzinr mit 1,0 und 1,5 Liter Hubraum (72 und 125 PS), seit 2023 ist der Yaris in Deutschland nur noch als Hybrid zu bekommen – oder als extrem scharfer GR mit Allrad und 261 bzw. 280 PS (ab 4/2024). Wegen der aufwendigen Antriebe sind die Einstiegspreise und damit auch die Preise insbesondere für einen Kleinwagen auf dem Gebrauchtmarkt recht hoch.

DAS KANN ER Mit Sprit knausern und dabei markentypisch zuverlässig unterwegs sein. Der 1,5-Liter-Hybrid ist in den beiden Leistungs-

stufen 116 und 130 PS (ab 1/2024) Systemleistung im Handel und kommt auf einen Durchschnittsverbrauch von 4,2 Liter (WLTP), im AUTO BILD-Test waren es 5,1 Liter (116-PS-Version). Im Kofferraum ist bei voller Bestuhlung Platz für 286 Liter Gepäck, 768 Liter sind es bei umgeklappter Rücksitzbank. Das Infotainment unterstützt in höheren Versionen Sprachsteuerung und misst dann 10,5 Zoll.

DAS MACHT ÄRGER Der ADAC registriert bis Baujahr 2022 reichlich leere Starterbatterien. Mit den bisherigen Rückrufen wurden Fehler oder Schwächen an Fernlicht, Notrufsystem, Hybridsteuergerät und Notbremsystem behoben.

Toyota Yaris III (XP13)

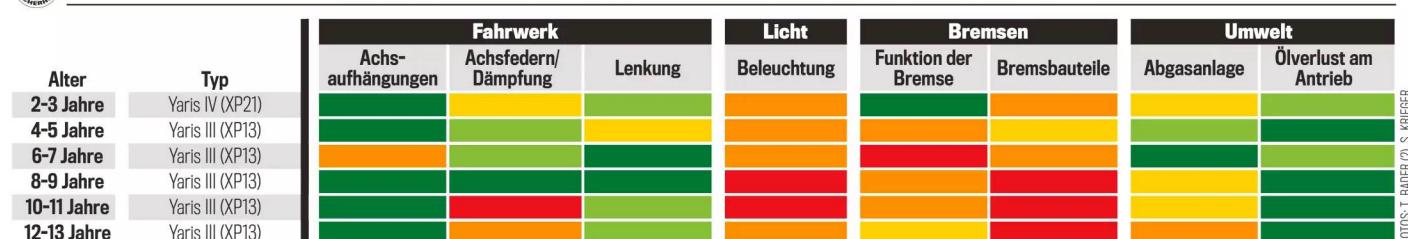
Bauzeit	2011 bis 2020
Motoren	69 PS (1.0) bis 212 PS (GRMN)
Preis	ab 4200 Euro



MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	34.000	45.000	91,5	90,1	3,9	3,5	4,6	6,4	0,0	0,0
4-5 Jahre	45.000	65.000	83,2	85,9	8,6	5,0	8,2	9,1	0,0	0,0
6-7 Jahre	64.000	88.000	77,1	79,1	10,3	7,3	12,6	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	80.000	112.000	69,7	72,4	13,9	9,7	16,4	17,9	0,0	0,0
10-11 Jahre	99.000	131.000	65,4	64,8	12,9	12,2	21,7	23,0	0,0	0,0
12-13 Jahre	109.000	150.000	63,1	56,4	9,2	15,4	27,7	28,1	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FAHRWERK

Nicht schlecht: Die Achsaufhängungen sorgen nur in Ausnahmen für Stirnrunzeln. Auch die Federn halten lange durch und fallen erst nach zehn und mehr Jahren übermäßig häufig negativ auf. Lenkung und Antriebswellen: gut. Ein paar ältere XP13 haben aber ein Rostproblem.

LICHT

Das ist nicht die Stärke des Yaris: Während das Abblendlicht und die Blinker insgesamt halbwegs solide abschneiden, liegen die Mängelquoten der vorderen und hinteren Beleuchtung teils deutlich schlechter als der Mittelwert.



Evolution: Die dritte Generation des Yaris behielt ihre Agilität und bietet gleichzeitig mehr Fahrkomfort

BREMSEN

Die Feststellbremse erntet nur selten Kritik, die Fußbremse ist da schon anfälliger, insgesamt aber noch im Mittelmaß.

Nach zehn Jahren fallen vermehrt defekte Bremsleitungen auf: an beiden Typen verschleißt die Bremsscheiben zudem überdurchschnittlich stark.

UMWELT

Öllerlust kommt kaum vor, auch verpatzte AUs sind die Ausnahme. Löchrige Abgasanlagen kommen ungefähr so häufig vor wie beim Durchschnittsprobanden.

FAZIT

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die meisten Lichtdefekte sind zwar ärgerlich, lassen sich aber oft leicht reparieren. Ansonsten beschränkt sich die Mängelliste auf fröh verbrauchte Bremsscheiben, im Alter kommen noch marode Bremsleitungen und gebrochene Federn hinzu. Sieht es hier gut aus, kann ein gebrauchter Yaris ein sparsamer und zuverlässiger Partner sein.

Leichtes Spiel

Im noch jungen Yaris Cross steckt alles, was ein Klein-SUV ausmacht, außer einem hohen Verbrauch und teuren Überraschungen. Auch vom TÜV-Prüfer gibt's grünes Licht



Toyota Yaris Cross

Bauzeit	2021 bis heute
Motoren	116 PS (1.5 Hybrid) bis 130 PS (1.5 Hybrid)
Preis	ab 25 400 Euro

DAS IST ER Im Grunde die genaue richtige Mischung. Erhabene Sitzposition, aber vernünftig-kompakt dimensioniert und für seine Klasse ein Leichtgewicht. Dazu Toyotatypisch umgänglich mit überschaubarem Bedienkonzept. Dank dreiteilerter Sitzbank im Fond ist der Yaris Cross zudem praktisch. Viele Sicherheitsfeatures – unter anderem gibt es einen zentralen Airbag zwischen den Vordersitzen. Eher selten ist der Benziner mit Frontantrieb, Schaltgetriebe und 125 PS. Die schlauere Wahl ist der 1.5 Hybrid (116 oder 130 PS). Hier sind Verbräuche unter fünf Liter möglich, die dabei verbaute CVT-Automatik macht den Umgang stressarm. In allen Modellen steckt der gleiche 1.5-Dreizylinder.

DAS KANN ER Auf Wunsch sogar etwas klettern. Den Yaris Cross hat Toyota – in dieser Liga selten – auch mit Allradantrieb im Angebot. Das Sportmodell GR setzt sich vorrangig über 18 Zoll große Räder und stramme Sportsitze ab. Den Hy-



Wohl gruppiert: digitale Fahreranzeige, analoge Klimabedienung

ridantrieb beherrscht Toyota traditionell: E-Maschine und Dreizylinder arbeiten auch im Yaris Cross fein verschliffen zusammen. Bei Vollgas und Tempo krakeelt der kleine Japaner jedoch unschön.

DAS MACHT ÄRGER Die Starterbatterie ist zu klein dimensioniert, nach längeren Standzeiten verliert sie ihren Lebenswillen. Rückrufe: Eine fehlerhafte Programmierung im digitalen Kombiinstrument kann dazu führen, dass das Display beim Start dunkel bleibt und Anzeigen wie Geschwindigkeit oder Warnleuchten nicht erscheinen. Abhilfe soll ein Softwareupdate schaffen, gegebenenfalls ist der Austausch eines Moduls im Cockpit nötig. Außerdem kann der automatische Notrufdienst E-Call streiken.

FAHRWERK

Trotz Hybridtechnik – der Wagen ist relativ leicht, das schont Achsen und Gelenke. Die Lenkung arbeitet sorgenfrei, die Federung scheint stabil, Korrosion an den Aufhängungen findet sich nicht. Ganz selten haben Prüfer undichte Schwingungsdämpfer zur Kenntnis genommen.

LICHT

Hier sind die einzigen Auffälligkeiten zu finden: Überdurchschnittlich oft kommen die Cross-Typen mit defekter Frontbeleuchtung (falsch eingestelltes Nebellicht) zur Hauptuntersuchung. Beleuchtung hinten? Blinker? Top!



Kreuzt seit 2021 über unsere Straßen: kleines SUV von Toyota. Klar, auch als Hybrid möglich

BREMSEN

Sowohl in der Wirkung als auch was den Zustand des Systems an sich (Leitungen, Schläuche, Verschleißzustand der Beläge) angeht, ist der Yaris Cross ein zäher wie zuverlässiger Typ. Kein Ärger droht zudem von der Feststellbremse.

UMWELT

Öl am Getriebe? Schwitzen am Block? Tropfen an der Ölwanne? Kennt der Yaris Cross nicht. Auch die Abgasanlage des kleinen SUV zeigt sich – kein Wunder bei der jungen Modellreihe – mängelfrei und damit unauffällig.

FAZIT

Das Auto ist noch frisch am Markt – entsprechend kurz ist die Mängelliste. Dazu kommt der Zuverlässigkeitsbonus aller Toyota-Hybriden. Ölverlust ist nie Thema. Aus Sicht der TÜV-Prüfer birgt ein Yaris Cross also keine bösen Überraschungen. Bei gewohntem Korrosionsschutz sind auch künftig keine ärgerlichen Rostschäden zu erwarten. Defekte Frontlichter sind marginaler Ärger.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	32 000	45 000	93,4	89,4	3,5	4,0	3,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Yaris Cross									
4-5 Jahre	-									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

Entdecke die Möglichkeiten

Hier kommt das SUV auf Schweden-Art: dezent anders, modern, langlebig. Ein paar Macken können den Genuss an diesem Verwöhnauto nicht trüben. Nur teuer ist es

Volvo XC60 (Typ U)

Bauzeit	2017 bis heute
Motoren	150 PS (D3) bis 455 PS (T8 Recharge)
Preis	ab 16 000 Euro



DAS IST ER Bestseller der Marke, größer, geräumiger und optisch markanter als der erfolgreiche Vorgänger. Die Technik stimmt weitgehend mit der des großen XC90 überein, die breite Motorenpalette dampfte Volvo schrittweise ein. Das erste Facelift 2021 brachte optische Retuschen außen und ein neues Infotainmentsystem, beim zweiten 2025 entfielen der Basisbenziner und die Dieselmotoren. Das Cockpit bekam den 11,2-Zoll-Touchscreen aus den E-Volvo.

DAS KANN ER Viele Wünsche erfüllen: mit 4,69 Meter Länge city-freundlich rangieren, zudem sparen mit Diesel und Frontantrieb oder abgehen mit den starken Pole-

star-Versionen. Die Plug-in- oder Mild-Hybride bieten verschiedene E-Reichweiten und haben die Dieselantriebe Zug um Zug verdrängt. Sicherheit und hochwertige Verarbeitung sind selbstverständlich, leider auch die komplizierte Bedienung und die unnötig straffe, unkomfortable Federung.

DAS MACHT ÄRGER An gebrauchten XC60 stören vor allem happige Preise und die hohen Verbräuche bei schneller Fahrt. Ein Dauertestwagen bei AUTO BILD (Note 2+) korrodierte an Schweißnähten. Rückrufe u. a. wegen Softwarefehlern, Defekten im Lenkgetriebe sowie drohender Ausfälle von Turbolader und Bremskraftunterstützung.

Volvo XC60 (Typ D)

Bauzeit	2008 bis 2017
Motoren	136 PS (D3) bis 306 PS (T6)
Preis	ab 6000 Euro



DAS IST ER Der Volvo in der SUV-Mittelklasse: sicher, dezent im Stil und handlicher als der große XC90. Mit seiner Vielseitigkeit wuchs Volvo von der Kombi- zur SUV-Marke. Die Sicherheitsausstattung steht der des großen Bruders kaum nach, schon früh war ein innovativer Kolisionswarner an Bord.

DAS KANN ER Dieseln, denn zu seiner Zeit dominierte bei Volvo noch der Selbstzünder. Der Fünfzylinder gefällt mit knurrigem Sound, der beliebte 2.0-Vierzylinder ist gut gedämmt, bescheiden im Verbrauch und in den stärkeren Versionen kraftvoll bei der Sache. Die Benzinr sind selten. Mit rutschigen Sitzen und synthetischer Lenkung ist der Volvo kein Kurvenfreund. Ein XC60 D4 lief im AUTO BILD-Dauertest fehlerfrei mit der Note 1.

DAS MACHT ÄRGER Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet ab und an ruppig, die Zentralverriegelung zickt. Schwache Starterakkus, ausfallende Haldexkupplung, dazu Motorschäden am 205-PS-Diesel. Diverse Rückrufe, etwa wegen loser Schaltgestänge, undichter Dieselleitung, der Servolenkung und der Spannvorrichtung des Aggregatetriemens (Fünfzylinder-Diesel).

FAHRWERK

Das straffe Fahrwerk der ersten Generation malträtiert vor allem die Achsfedern, auch an Lenkgelenken und Antriebswellen treten im Alter erste Schäden auf. Der aktuelle XC60 wartet in allen Unterkategorien mit guten bis sehr guten Werten auf, Rost ist bei keinem Jahrgang ein Thema.

LICHT

Die vordere Beleuchtung der aktuellen Baureihe liefert erhöhte Mängelquoten, beim älteren Typ D sind es die hintere Beleuchtung und die Blinker/Warnblinker. Ansonsten liegen die Werte aus den TÜV-Prüfungen deutlich unter dem Durchschnitt.



Mit 495 bis 1455 Liter Kofferraum lädt das SUV so wie Volvo-Kombis, das machte den XC60 sehr beliebt

BREMSEN

Mit dem hohen Gewicht hat die Bremsanlage auch mit zunehmendem Alter keine Probleme. Schlüsse, Leitungen und die Funktion von Fuß- und Feststellbremse zeigen selten Mängel. Die Scheiben halten in allen Jahrgängen über dem Schnitt gut.

UMWELT

Nicht immer ist der XC60 ganz dicht, die Mängelquote beim Ölverlust liegt durchweg etwas höher als im Mittel und steigt mit dem Alter deutlich an. Die aktuelle Baureihe passt häufiger bei der AU, da vor allem die Partikelanzahlkonzentration nicht in Ordnung ist. Der Abgasstrang dagegen ist auch nach vielen Jahren noch intakt.

FAZIT

Der XC60 rechtfertigt unterm Strich seine happigen Gebrauchtpreise. Trotz hoher Laufleistungen, die etwa ein Drittel über dem Schnitt aller geprüften Fahrzeuge liegen, gibt sich der Volvo kaum eine Blöße. Im Alter muss der ältere Typ D der straffen Federung Tribut zollen, Ölverlust ist von beiden Generationen bekannt. Trotzdem bleibt der XC60 bei der TÜV-Prüfung häufiger mängelfrei als das Durchschnitts-SUV.



MÄNGELEINTEILUNG

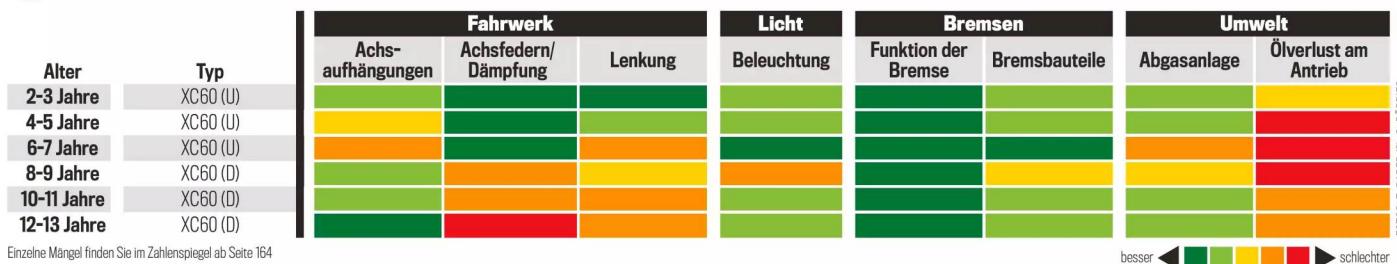
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	57 000	45 000	93,2	89,4	2,6	4,0	4,2	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	83 000	65 000	88,8	84,7	4,0	5,3	7,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	110 000	88 000	83,8	78,8	5,9	7,6	10,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	142 000	112 000	72,1	71,7	12,1	10,0	15,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	169 000	131 000	68,8	64,7	12,7	12,4	18,5	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	197 000	150 000	59,2	56,0	18,1	15,5	22,7	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Großer Name, kleine Schwächen

Der Up war der Kleine von VW, der heute heiß diskutiert und gefordert wird. Damals vielseitig, zeigt er heute noch Qualitäten. Wären da nur nicht die Bremsen...



VW Up

Bauzeit	2011 bis 2023
Motoren	60 PS (1.0) bis 115 PS (GTI)
Preis	ab 3000 Euro

DAS IST ER Ein deutscher Kleinstwagen, der den Asiaten Konkurrenz machen sollte und den VW heute nicht mehr baut. Dabei war der Up im Alltag funktional bis genial: übersichtlich, ein Parkplatzwunder auf 3,54 Meter Länge, flott genug sowie geräumig. Erstaunlich, wie Erwachsene auch hinten annehmbar unterkommen. Dafür fällt der Kofferraum mit 251 Litern eher mager aus. Der Up kam zunächst nur als Dreitürer auf den Markt (bietet etwas mehr Schulterraum), der beliebtere Fünftürer folgte kurz darauf und macht Einsteigen wie Beladen einfacher. Vorbildlich ist die Sicherheit: serienmäßig sechs Airbags und ESP. 2013 kam der E-Up als Stromer, 2014 der Cross-Up mit SUV-Schminke, 2018 der Up GTI mit

115 PS. Das Facelift 2016 brachte ein neues Infotainment, Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und neue Motoren.

DAS KANN ER Viele Wege souverän und ausgewogen erledigen. Diesel gibt's keine, dafür diverse Einliter-



Die farbige durchgehende Blende frischt den Innenraum des Kleinstwagens auf

Dreizylinder mit und ohne Turbo sowie die lahme Erdgasversion Eco Up mit 68 PS. Der e-Up mit 82 PS starkem Elektromotor machte ab 2020 dank staatlicher Förderung eine späte Karriere als günstiger Stromer mit mehr Batteriekapazität.

DAS MACHÄRGER Im Dauertest von AUTO BILD gab's die Note 3+. Nervig: klemmende Türschlösser, un-dichte Klimaanlagen, knackende Panoramadächer, pfeifende Gasdruckregler (EcoFuel) und eingerissene Wärmedeschutzbleche. Das automatisierte Schaltgetriebe ASG ist nicht immer zuverlässig. 14 Rückrufe, unter anderem wegen diverser Airbagprobleme, defekter Türkindersicherung, fehlerhafter Abschlepphaken sowie Problemen mit dem Gurtstraffer.

FAHRWERK

Hier zeigt der Kleine große Langlebigkeit. Achsaufhängungen sowie Federn und Dämpfer stehen weit seltener auf der Mängelliste als im Durchschnitt. Nur die Lenkgelenke der 13-Jährigen werden etwas öfter moniert. Der jüngere Up schlägt sich gut bis befriedigend. Rost kommt an den älteren Up hier und da vor.

LICHT

Ein dunkles Kapitel für VW, denn Abblendlicht und hintere Beleuchtung (bei bis zu Neunjährigen) haben überdurchschnittlich viele Fehler. Ausnahme: Die Blinker und die vordere Beleuchtung sind okay.



Bitte mitzählen: Die Benziner haben immer drei Zylinder; zum Einsatz kam auch eine Erdgasversion

BREMSEN

Die Funktion der Fußbremse wird durch alle Jahrgänge häufiger moniert, als im Schnitt. Die Mängelquoten der Feststellbremse steigen ab dem achten Jahr deutlich an. Dafür ist Scheibenverschleiß kein großes Thema.

UMWELT

In puncto Ölverlust schrammt der junge Up am Durchschnitt entlang, ab dem dritten TÜV-Termin ist er besser. Die Abgasanlagen sind im Alter etwas weniger verlässlich. Die AU nimmt er eher ohne Probleme.

FAZIT

Als Stadtauto hat der Up meist weniger Kilometer auf dem Tacho. So liegt die Zahl der mängelfreien Exemplare im Alter leicht über dem Schnitt. Trotz seiner vielen Vorteile hat der Up zwei Schwachstellen: die Lichtenlage (leicht zu beheben) und die Bremsen (teurer). Unbedingt prüfen! Verschlissene Bremsbeläge oder mangelhafte Bremsfunktion müssen die TÜV-Prüfer allzu oft anmerken und die Plakette verweigern.



MÄNGELEINTEILUNG

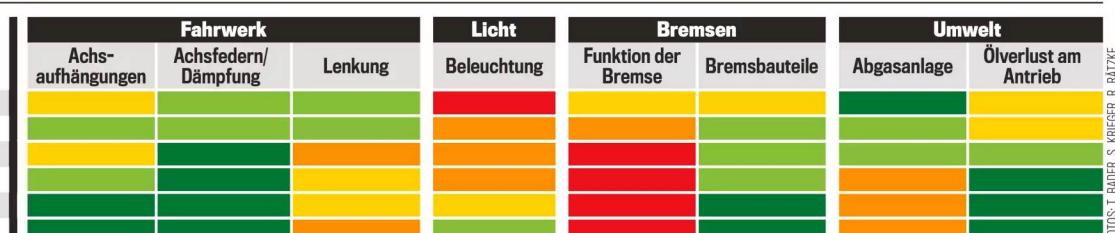
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	36 000	45 000	85,5	89,4	6,0	4,0	8,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	51 000	65 000	86,6	84,7	5,7	5,3	7,7	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	67 000	88 000	80,3	78,8	7,5	7,6	12,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	81 000	112 000	73,7	71,7	9,0	10,0	17,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	97 000	131 000	68,7	64,7	9,8	12,4	21,5	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	113 000	150 000	62,3	56,0	10,4	15,5	27,3	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



FOTOS: T. BAUDER, S. KREIBER, R. RÄTZKE

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenpiegel ab Seite 164

besser ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ schlechter ▼ ▼ ▼ ▼ ▼

147

Am Ende ein Erfolgsmodell

Der Stromer wurde erst spät gut und begehrtes Modell, er machte eine erstaunliche Karriere. Gebrauchtkäufer können bei ihm finden, was VW aktuell vermissen lässt



VW e-Up	
Bauzeit	2013 bis 2023
Motoren	82 PS bis 83 PS
Preis	ab 7000 Euro

DAS IST ER Ein Mini mit Achterbahnenkarriere: Beim Start 2013 zunächst als teures Öko-Feigenblatt verachtet, war der e-Up ab 2020 heiß begehrt. Schon 2023 kam das Ende. Dabei war der VW wie geschaffen für den elektrischen Antrieb. In dem quirligen Stadtauto reichte der anfangs 18,7 kWh kleine Akku im Fahrzeugboden für bis zu 165 Kilometer, im Winter für deutlich weniger. Ab 2020 fasste der Akku dann 36,8 kWh, zudem sank der Preis, denn der Staat gab 6000 Euro Kaufprämie dazu. Resultat: 15 Monate Lieferfrist, es gab sogar einen kompletten Bestellstopp. VW produzierte so viele Autos wie möglich, und 2021 war der e-Up die Nummer 2 in der deutschen Elektroauto-Hitliste.

DAS KANN ER Vieles, was ein Kurzstreckenstromer können muss. Der VW wuselt wendig in der Stadt und schafft mit dem größeren Akku Reichweiten bis 250 Kilometer. Dabei fühlt sich das 3,54 Meter kurze Raumwunder keineswegs nach



Sichtbar von gestern: analoge Instrumente und pixelige Minidisplays

Verzicht an, das Fahrwerk überzeugt mit erwachsenem Komfort. Die Betriebskosten bleiben dabei sensationell niedrig. Mit optionalen City-Notbremsassistenten gewinnt das Konzept deutlich an Sicherheit. Ein CCS-Anschluss für zügigeres Laden mit bis zu 40 kW Ladeleistung kostete Aufpreis.

DAS MACHT ÄRGER Wegen Wassereintritts in die Hochvoltbatterie rief oder kaufte VW e-Up zurück; alte Akkus können je nach Historie schwächer geworden sein, so sinkt die Reichweite nochmals. Das relativ hohe Drehmoment frisst bei entsprechender Nutzung Reifen. Nicht immer ganz zuverlässig funktionieren der CCS-Ladeanschluss und die zum Fahrzeug gehörige Smartphone-App.

FAHRWERK

Der VW e-Up liegt hier rundum im guten Durchschnitt. Antriebswellen und Lenkanlage geben sich gar keine Blöße, auch Achsfedern und Dämpfer werden meist besser bewertet als bei der Konkurrenz. Achsaufhängungen und Lenkgelenke liegen überwiegend im Mittelfeld.

LICHT

Probleme mit dem Abblendlicht häufen sich bereits bei der ersten Untersuchung. Bei den Fünfjährigen wird auch die hintere Beleuchtung überdurchschnittlich oft bemängelt. Untadelig präsentieren sich Beleuchtung vorn und Blinkeranlage.



Der Up war als Stadtmobil gedacht, zu spüren auf der kurzen Rückbank. Das Ambiente wirkt recht nüchtern

BREMSEN

Die zickende Fußbremse kreiden die Prüfer überdurchschnittlich oft an. Auch die Bremsscheiben zeigen leicht erhöhte Mängelquoten. Die Bremsleitungen und -schläuche hingegen sind durchweg top.

Umwelt

Der VW e-Up zeigt aktuell keinen Ölverlust am Untersetzungsgetriebe des E-Motors. Durch die fehlende Abgasanlage hat der E-Auto-Fahrer auch hier eine Sorge weniger. Genauso fällt die AU für den Stromer naturgemäß aus.

FAZIT

Die Up-Verbrennerplattform – wenig Gewicht, wendiges Fahrwerk – passt auch für den Stromer hervorragend. Die 2020 eingeführte Faceliftversion mit größerem Akku ist klar empfehlenswerter als das ganz alte Modell. Gebrauchtwagenkäufer sollten neben einem Akkutest die Achsaufhängungen, die Bremsanlage sowie die Beleuchtung prüfen. Und nicht zu vergessen: Rückrufhistorie unbedingt ansehen!



MÄNGELEINTEILUNG

Alter	nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt											
	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher			
Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	29 000	45 000	88,7	89,4	4,4	4,0	6,9	6,5	0,0	0,0		
4-5 Jahre	38 000	65 000	87,2	84,7	4,7	5,3	8,2	10,0	0,0	0,0		
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Alter	Typ	im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel						
		Fahrwerk		Licht		Bremsen		
Achsaufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	e-Up							
4-5 Jahre	e-Up							
6-7 Jahre	-							
8-9 Jahre	-							
10-11 Jahre	-							
12-13 Jahre	-							

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

Nostalgie ohne Reue

Das Retromobil mit Golf-Genen sollte an einen großen Namen anknüpfen. Hohe Preise vereiterten eine Karriere wie die des Mini. Nostalgiker dürfen vom Gebrauchten träumen



VW Beetle (Typ 5C)

Bauzeit	2011 bis 2018
Motoren	105 PS (1.2 TSI) bis 220 PS (2.0 TSI R-Line/Dune)
Preis	ab 6000 Euro

DAS IST ER Ein Spaßauto mit Retro-chic – aber nicht die Wiedergeburt des seligen Käfers. Schon ab 1998 schwamm VW mit dem New Beetle auf der Nostalgiewelle mit, der zweite Anlauf ab 2011 hieß nur noch Beetle und fiel optisch dynamischer aus. Die Technik vom Golf 6 lieferte Turbo-Vierzylinder, zeitgemäßes Infotainment und weniger Käfer-Zitate: keine Blumenvase mehr am Armaturenträger. Es blieb aber beim knappen Platz auf der Rückbank und im Kofferraum. 2012 schob VW das Beetle Cabrio nach, stilgerecht mit einem Verdeck, das geöffnet auf dem Heck thront und die Rundumsicht weiter einschränkt. Gegen Ende folgten die Sondermodelle GSR, Dune und schließlich die Final Edition.

DAS KANN ER Fahrspaß mit einem Hauch Nostalgie verbinden. Den spürten vor allem Cabriokäufer, die in Deutschland 75 Prozent ausmachten und 4000 Euro Aufpreis zahlten. Dass die straffe Federung nicht an den Komfort des Golf her-



Das Cockpit bietet Retroelemente, leichte Bedienbarkeit und mäßige Rundumsicht

anreicht – geschenkt. Die Lenkung arbeitet präzise, der Beetle liegt satt auf der Straße. Die 1,6- und 2,0-l-TDI sind ein guter Kompromiss aus Spritzigkeit und Sparsamkeit. Die 3500 Beetle GSR in Gelb-Schwarz (210 PS) zitieren den VW 1303 S der 1970er-Jahre. In Deutschland war 2017 Schluss für die Limo, 2018 für das Cabrio. 2019 lief in Puebla, Mexiko, der letzte Beetle vom Band.

DAS MACHT ÄRGER Die Produktion in Mexiko lieferte kleine Mängel. Zudem zockten markentypisch DSG und Steuerketten der 1.2- und 1.4-TSI. Diverse Rückrufe, u. a. wegen austretenden Kraftstoffs, Brandgefahr durch Fehler am Anlassermagnetschalter, reduzierter Bremswirkung und drohenden Ölverlusts an der Nockenwellenverstellung.

FAHRWERK

Hier macht der Käfer-Enkel seinem Vorbild alle Ehre: In fast allen Kategorien liegen die Mängelquoten im Bereich des Mittelwerts oder knapp darunter. Einzig die Antriebswellen fallen ab zwölf Jahren Alter vermehrt auf. Die Rostgefahr geht gegen null.

LICHT

Obwohl Retro sein Ding ist, sind besonders die Rückleuchten des Beetle allzu oft defekt und erreichen im elften Jahr zweistellige Fehlerwerte. Unter dem Mängelschnitt bleiben Abblendlicht, Blinker und größtenteils auch die Scheinwerfer.



Offenes Ende: Ab April 2017 war der Beetle in Deutschland nur noch als Cabriolet erhältlich

BREMSEN

Im Alter nehmen die Probleme des Kultautos zu: Fuß- und Feststellbremse funktionieren unzuverlässiger. Die Bremsscheiben der über Zehnjährigen fallen den TÜV-Prüfern ebenfalls häufiger auf als im Mittel. Top: Bremsleitungen und -schläuche.

UMWELT

Hier dominiert die Farbe Grün. Für die Abgasanlagen gibt's im Klassenvergleich die Note 1. Die AU wird seltener zum Fallstrick als bei der Konkurrenz. Nur der Ölverlust übersteigt im Alter den Schnitt.

FAZIT

Der Beetle ist ein Spaßauto, wird entsprechend weniger bewegt als normal. Und sicher besser gepflegt, sodass die TÜV-Prüfer in allen Jahrgängen mehr mängelfreie Exemplare finden als im Schnitt. Schönheitsfehler sind die roten Zahlen bei Bremsen und Beleuchtung. Da das Cabrio auf dem Gebrauchtwagenmarkt häufiger zu finden ist, verdient das Verdeck beim Kauf besondere Beachtung.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	60 000	88 000	83,0	78,8	4,7	7,6	12,3	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	79 000	112 000	77,2	71,7	5,9	10,0	16,9	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	100 000	131 000	67,3	64,7	9,9	12,4	22,8	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	118 000	150 000	58,5	56,0	15,1	15,5	26,4	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	-									
4-5 Jahre	-									
6-7 Jahre	Beetle									
8-9 Jahre	Beetle									
10-11 Jahre	Beetle									
12-13 Jahre	Beetle									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenpiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

FOTOS: A. EMMERLING, R. RATZKE, R. SASSEN

Licht und Schatten

Eine eklatante Schwäche leistet sich der ansonsten solide Polo 6, während Nummer 5 in puncto Qualität deutlich hinter seinem Vorgänger zurückbleibt

VW Polo 6

Bauzeit	2017 bis heute
Motoren	65 PS (1.0) bis 207 PS (GTI)
Preis	ab 8500 Euro



DAS IST ER Fast auf Niveau der Kompaktklasse, was seine Größe betrifft. Das liegt am Umstieg auf VWs MQB-A0-Plattform, die im Vergleich zum Vorgänger für sieben Zentimeter mehr Breite sowie einen luftigeren Innenraum sorgt. Motorenauswahl: Vom sparsamen Diesel bis zum 207 PS starken GTI ist alles dabei. Die Selbstzünder flogen 2020 raus. Kunden wählt(en) oft den 1.0-Dreizylinder-Benziner mit 65 (Sauger) bis 115 PS (Turbo). Die Saugbenziner haben stets Schaltgetriebe, die Turbos gibt es auch mit Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Facelift im Jahr 2021.

DAS KANN ER Die Bedürfnisse von Pendlern und kleinen Familien er-

füllen. Auch in der Basisversion überzeugt der Polo in puncto Fahrverhalten, Bedienung und Platzangebot. Im Fond sitzen Erwachsene bequem. Für das Gepäck gibt's 351 Liter Stauraum, bei umgelegter Rücksitzbank sind es 1125 Liter.

DAS MÄCHT ÄRGER Vereinzelt Bebeschwerden über ruppig schaltende DSG. Lahme und abstürzende Navis (Discover Media und Discover Pro) nerven. Rückrufe betrafen unter anderem Gurtschlösser, ein fehlerhaftes Rückschlagventil am Bremskraftverstärker, nicht auslösende Airbags, Gurtwarner und Gurtstraffer sowie eine fehlerhafte Verschraubung der Hinterachse mit drohendem Kontrollverlust.

VW Polo 5

Bauzeit	2009 bis 2017
Motoren	60 PS (1.2, 1.0) bis 220 PS (2.0 WRC Street)
Preis	ab 2000 Euro



DAS IST ER Den Kinderschuhen entwachsen und mit mehr Komfort ausgestattet. Zudem hat VW die Verarbeitung verbessert und die Ausstattungsoptionen erweitert. Dank guter Dämmung, bequemer Sitze und starker Motoren ist der Polo nun langstreckentauglich.

DAS KANN ER Ein alltagstauglicher Kleinwagen sein, der sich ziemlich erwachsen fährt. 2010 kam die höhergelegte Cross-Variante. Sparfüchse greifen zu einem TDI-Motor (75 bis 105 PS). Der 1,2-Liter-TSI mit 105 PS ist gleichermaßen temperamentvoll wie wirtschaftlich – und kam im AUTO BILD-Dauertest über 100 000 Kilometer auf eine 2+. Als anspruchslos und solide gilt der 1.4-Sauger (86 PS, auch als BiFuel).

DAS MÄCHT ÄRGER Bei den frühen Jahrgängen Steuerketten der 1,2- und 1,4-Liter-TSI sowie ruckelnd anfahrende DSG-Getriebe. Der ADAC führt als Problemzonen Bremsbeläge (Bj. 2011–2012, 2014–2017) und defekte Zündkerzen (2009 und 2011). Einige Rückrufe, darunter wegen eines fehlerhaften Anlasser-Magnetschalters (Baujahr 2011), diverser Airbagprobleme sowie illegaler Abschalteinrichtungen (Diesel EA189/EA288).

FAHRWERK

Achshaufhängungen, Antriebswellen und Lenkanlage beider Typen geben keinen Anlass zu übermäßiger Kritik. Federn und Dämpfer werden nur an 12- bis 13-jährigen Polo 5 etwas öfter montiert, in diesem Alter kommt auch Rost öfter vor. Krass: Sechs- bis siebenjährige Polo 6 zeigen eklatante Mängel an den Lenkgelenken, die Fehlerquote liegt 20-fach (!) über dem Schnitt. Schuld sind morsche Staubmanschetten: Das Problem teilt sich der VW mit seinem Technikbruder Seat Ibiza.



Ganz schön krosh: Der CrossPolo (Typ 5) ist 1,5 Zentimeter höhergelegt

LICHT

Verstelltes Abblendlicht zieht sich durch alle Baujahre. Im Schnitt als haltbarer erweisen sich Rückleuchten und Blinker. Beim älteren Polo 5 treten vermehrt Defekte an der vorderen Beleuchtung auf.

BREMSEN

Beim Polo 5 sind Fuß- und Feststellbremse häufige Schwachstellen, der Nachfolger ist Durchschnitt. Gleiches beim Bremscheibenverschleiß. Leitungen und Schläuche beider Generationen sind unauffällig.

UMWELT

Grüne Welle für den Polo 6: Die Abgasanlage zeigt selten Rost, die AU meistert er zuverlässig. Ölverlust kommt selten vor. Der Vorgänger sieht bei den Abgasanlagen (Schalldämpfermängel) rot.

FAZIT

Während die fünfte Generation bei der HU vermehrt Mängel an Abgasanlage, Fuß- und Feststellbremse sowie Bremsscheiben zeigt, ist der Nachfolger beständiger. Allerdings tut sich bei den sechs- bis siebenjährigen Exemplaren des Polo 6 eine Schattenseite auf, die Gebrauchtkäufer im Blick haben müssen: die Lenkgelenke.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	35 000	45 000	89,7	89,4	3,3	4,0	6,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	53 000	65 000	89,7	84,7	3,4	5,3	6,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	70 000	88 000	77,6	78,8	11,8	7,6	10,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	88 000	112 000	74,4	71,7	8,1	10,0	17,5	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	108 000	131 000	65,0	64,7	11,6	12,4	23,3	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	124 000	150 000	56,0	56,0	15,8	15,5	28,2	28,4	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/ Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	Polo 6									
4-5 Jahre	Polo 6									
6-7 Jahre	Polo 6									
8-9 Jahre	Polo 5									
10-11 Jahre	Polo 5									
12-13 Jahre	Polo 5									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ▲ ▼ schlechter

Mission erfüllt

Als reines E-Auto entwickelt, leistete der ID.3 Pionierarbeit für VW. Bei der HU treten kaum ernsthafte Schwachstellen zu Tage. Nur die Fußbremse zickt etwas öfter als nötig



VW ID.3	
Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	145 PS (Pro) bis 326 PS (GTX Performance)
Preis	ab 15 000 Euro

DAS IST ER Der ID.3 war 2020 das erste Modell auf VWs modularem Elektrobaukasten (MEB) – und ist sozusagen der Golf 1 des Elektrozeitalters. Mit 4,26 m Länge ähnlich kompakt wie sein Verbrennerbruder Golf 8, aber rund zehn Zentimeter höher (1,56 m). Das beschert dem ID.3 ein familientaugliches Raumangebot. Dank Motor und Antrieb hinten, einer gelungenen Fahrwerksabstimmung sowie tiefem Schwerpunkt mit Akku im Boden gibt es sogar etwas Fahrspaß. Leistungsspektrum (145 bis 326 PS) und Akkugrößen (45 bis 77 kWh) sind breit gefächert. Ein Facelift im Jahr 2023 brachte aerodynamischen Feinschliff, einen aufgewerteten Innenraum und eine kräftige GTX-Version als GTI-Pendant.

DAS KANN ER Viele Herausforderungen des Alltags bewältigen. Die Qualitätsanmutung geriet schlechter als beispielsweise die eines geschliffenen Golf 7, was dem Nutzwert aber keinen Abbruch tut. Durchwachsen ist das radikal neue Bedienkonzept



Mit dem Facelift wurde die Qualität verbessert, die Bedienung teilweise

mit stark reduzierten physischen Schaltern und unbeleuchteten Slidern unter dem Zentraldisplay. Zum Facelift gab es zahlreiche Softwareverbesserungen, um die VW-Stammkunden zu besänftigen, dazu Plug & Charge-Fähigkeit für mehr Ladekomfort sowie eine Vorbereitung für bidirektionales Laden.

DAS MACHT ÄRGER Vor allem frühe Exemplare leiden unter mäßiger Verarbeitungs- und Materialqualität. Zahlreiche Softwareprobleme sorgten für Störungen und/oder Ausfall der Fahrzeugsoftware; VW besserte mit Updates nach. Beim KBA hinterlegte Rückrufe: eine fehlende Lagerbuchse in der Lenkung (2021), fehlerhaft verschraubter Beifahrerairbag (2023), drohendes Bremsversagen (2024).

FAHRWERK

Geht es um die Lenkung, Achsfedern und Dämpfung, die Antriebswellen oder Rost, steht der ID.3 über alle Baujahre hinweg mit luppenreiner Weste da – keine Beanstandungen. Unterdurchschnittlich oft werden die Achsaufhängungen bemängelt.

LICHT

Komplett ohne Mängelbefund bleibt die vordere Beleuchtung, alle anderen Bereiche der Lichtanlage fallen weniger oft negativ auf als im Mittel.



Passt: Mit 385 bis 1267 Litern bietet der Kofferraum ausreichend Platz, ein Golf schluckt auch nicht mehr

BREMSEN

Bremsleitungen und -schläuche bleiben absolut makellos, die Funktion der Feststellbremse und die Bremscheiben liefern ein annähernd perfektes Bild. Bei der Funktion der Fußbremse schwächtet der ID.3 merklich mit einer 2,5-fach erhöhten Mängelquote in beiden Altersklassen.

UMWELT

Hier leuchtet in allen Unterkapiteln die grüne Null, was bei einem E-Auto in diesem zarten Alter kaum überrascht.

FAZIT

91,2 Prozent der vier- bis fünfjährigen ID.3 kommen komplett mängelfrei durch die HU – weit mehr als im Schnitt. Die niedrigen Mängelquoten deuten darauf hin, dass es gut bestellt ist um die Haltbarkeit des kleinen Stromers – aber auch Folge seiner geringen Laufleistung: ID.3 fahren 22 bis 32 Prozent weniger als der Durchschnittsproband. Allerdings schneiden andere E-Autos mit ähnlichen oder niedrigeren Kilometerständen deutlich schlechter ab.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	35 000	45 000	91,1	89,4	3,4	4,0	5,5	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	44 000	65 000	91,2	84,7	3,2	5,3	5,5	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Överlust am Antrieb
2-3 Jahre	VW ID.3									
4-5 Jahre	VW ID.3									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

151

Der Feinschliff von früher fehlt

VWs Bestseller ist in allen Baureihen ein angenehmer und zuverlässiger Alltagsbegleiter. Doch gerade im Vergleich mit dem ausgereiften Golf 7 offenbart der aktuelle 8er beim HU-Termin Schwächen an den Bremsen

VW Golf 8	
Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	90 PS (1.0 TSI) bis 333 PS (R)
Preis	ab 13 000 Euro



DAS IST ER In guter Tradition ein Kompakter mit Klassenprimus-Anspruch und zugleich Polarisierer. Letzteres liegt an der Neugestaltung der Kommandozentrale, die fast komplett auf ein intuitives Schalterkonzept verzichtet. Die solide Grundstruktur und der modulare Querbaukasten wurden vom 7er übernommen und verfeinert. Doch der Sprung in die Moderne mit mäßiger Touch- und Sprachbedienung wirkt unausgegoren – und dadurch der Golf 8 insgesamt weniger reif als sein Vorgänger, der gewohnte Feinschliff fehlt. Über mangelnden Variantenreichtum der Motorenpalette muss sich dagegen niemand beschweren. Unter den Benzinern (90 bis 333 PS), Dieseln (115 bis 200 PS) und Plug-in-Hybriden (204 bis 272 PS Systemleistung) finden sich von GTI über GTD und GTE bis hin zum R diverse Sportmodelle. Den Kombi (2020) gibt es auch als robusten Alltrack. Der e-Golf 7 wurde dagegen durch den ID.3 (ab 2020) ersetzt, Dreitürer und Sportsvan entfielen ersatzlos. Die 130 PS starke Erdgasversion TGI wurde 2022 eingestellt.

DAS KANN ER Mit geschliffener Federung und Lenkung aufwarten. Die Abmessungen und damit die ordentlichen Platzverhältnisse hat der Golf 8 vom 7 übernommen. Für Freaks: Das über 300 PS starke R-Modell kommt auf Wunsch mit Driftfunktion; Lamellenkopplungen an der Hinterachse ermöglichen das Querfahren. Bei den Benzinern bis 150 PS bringt die optionale Doppelkopplung automatisch Mildhybridtechnik an Bord. Das ermöglicht sparsames Segeln,

macht den Golf jedoch noch teurer. Beim Facelift 2024 fand die wichtigste Änderung im Cockpit statt. Auf dem neu gestalteten, deutlich größeren Zentraldisplay läuft das Infotainment inklusive der Sprachbedienung endlich flüssiger. Die Elektronik ist nun konkurrenzfähig zu den Systemen von BMW und Mercedes. Die Temperatur-Slider sind sogar beleuchtet, und die nervösen Lenkrad-Wischfelder wurden endlich durch Drucktasten ersetzt.

DAS MACHT ÄRGER Insbesondere Fehlermeldungen im Elektronikbereich und das ständig abstürzende Infotainment. Mehrere Softwareupdates brachten nicht immer Besserung. Erst seit dem Facelift ist wieder Zuversicht angebracht. Rückrufe betrafen u. a. Elektronik-updates, eine sich lösende Bremspedalplatte (2020, DSG-Modelle), falsch befestigte Gepäcknetze und Motorabdeckungen (ab 2019), Brandgefahr bei den Plug-ins sowie fehlerhafte Gurtsysteme.



Volldigitalisiert und nicht intuitiv bedienbar ist das Cockpit des Golf 8. Die Verarbeitung bleibt hinter der des Vorgängers zurück. Besserung brachte das Facelift 2024

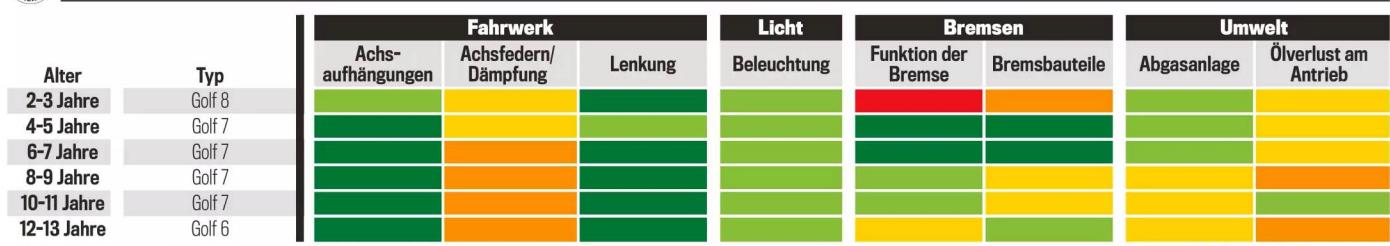


Geschliffen fahren: Fahrwerk und Lenkung des aktuellen Golf arbeiten top



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser ▲ ▼ schlechter

VW Golf 7	
Bauzeit	2012 bis 2021
Motoren	85 PS (1.0 TSI) bis 310 PS (2.0 TSI)
Preis	ab 5900 Euro



DAS IST ER Der erste Golf, der auf den Modularen Querbaukästen (MQB) und damit auf eine größere, geräumigere und zugleich leichtere Bauweise setzte. Darüber hinaus wurde der Golf 7 leiser und komfortabler. Es gibt Erdgas-, Diesel-, Benzin-, Hybrid- und Elektroantriebe. Basistriebwerk ist seit 2012 ein 1,2-Liter-TSI mit mindestens 85 PS. Den Diesel gibt es als 1.6 oder 2.0 TDI mit 90 bis 184 PS. Der e-Golf leistete zunächst 115 PS. Mit dem Facelift stieg die Leistung auf 136 PS und die Reichweite von 190 auf 300 Kilometer (gemäß NEFZ). Fahrspaß garantieren die sportlichen GTI- und R-Modelle. Für die Rennstrecke, aber extrem selten: der unter 1,4 Tonnen wiegende GTI Clubsport S ohne Rückbank, mit 310 PS und Vorderradantrieb. Unterhalb 122 PS Leistung weist der 7er an der Hinterachse eine Verbundlenkerkonstruktion auf. Die stärkeren Modelle besitzen die aufwendigere und komfortablere Mehrlenkerachse. Ende 2016 gab's ein Facelift, mit dem u.a. ein großes Display in das Cockpit einzog.

DAS KANN ER Seine Halter in allen Lebenslagen zuverlässig begleiten. Der Plug-in-Hybrid GTE mit 102 Elektro-PS und 150 Benzin-PS schafft bis zu 50 Kilometer im Strombetrieb, die Gesamtreichweite liegt bei fast 1000 Kilometern. Erhältlich war der Golf 7 nicht nur als Drei-, Fünftürer und Kombi, sondern auch als praktischer

Sportsvan. Generell überzeugt Nummer 7 mit Platz, der großzügige Fond erfreut auch Erwachsene. Die ergonomischen Sitze, das sichere Fahrverhalten und das feine Fahrwerk – auch ohne die DCC genannten Einstelldämpfer – verschafften dem Golf 7 Siege in vielen Vergleichstests.

DAS MACHT ÄRGER Abermals ist das ruppige DSG Thema, erst ab dem Facelift arbeiten die Getriebe etwas entspannter. TSI ohne Steuerketten (abgesehen von den Zweiliter-Motoren in GTI und R) bedeuten Zahnrämenwechsel, was aufgrund der langen Wechseltintervalle nicht so problematisch ist. AGR- und Ladeluftkühler des 2.0 TDI kämpfen, wie die Kunststoffelemente des Wasserkühlers im 2.0 TSI, mit Undichtigkeit. Auch die Panoramadächer halten nicht immer dicht – besonders ärgerlich und teuer, wenn die gesamte Dachkassette erneuert werden muss. Das Wasser drang im AUTO BILD-Dauertest allerdings durch eine falsch verlegte Kondenswasserleitung ein – kein Einzelfall. Enttäuschend: Am 1.4 TSI brachen nach 286 000 Kilometern die Kolben zweier Zylinder. Auch knackende Mehrlenker-Hinterachsen kommen vor. Rückrufe betrafen die Spritleitung, die vorderen Radlagergehäuse, Ausfälle der Beleuchtung, die vom Steuergerät übersehen wurden, Airbags und Gurtstraffer, die nicht auslösten, sowie Brandgefahr beim EA211-Diesel wegen ausfallender Nockenwellenversteller. Außerdem: Softwareupdates für den Schummeldiesel EA288.



Sachliches Design im Cockpit des Golf 7.
Mit dem Facelift 2017 wurde es digitaler

VW Golf 6/Jetta

Bauzeit	2008 bis 2012
Motoren	80 PS (1.4) bis 270 PS (Golf R)
Preis	ab 2600 Euro



DAS IST ER Der bewährte Allrounder auf PQ35-Plattform mit Modifizierungen gegenüber dem Golf V, die Front- und Heckgestaltung betreffen. Nachgebessert wurde hinsichtlich hochwertigerer Oberflächen, effektiverer Dämmung, feinerer Bedienelemente. Identisch blieben die Außenabmessungen und das Fahrwerk. Die TSI-Benziner hatten weiterhin überdurchschnittlich viele Schäden. Die Umstellung von Pumpe-Düse- auf Common-Rail-Technik brachte mehr Laufkultur.

DAS KANN ER Schon die Basis vermittelte Golf-Premiumgefühl. Vom milden 1.4er-Sauger (80 PS) bis zum 270 PS starken Golf R ist alles dabei: etliche Benziner, Diesel und ein Autogasantrieb. Der 1.4 TSI mit 122 PS fährt sich sehr harmonisch.

DAS MACHT ÄRGER Im AUTO BILD-Dauertest bis auf einen defekten Kupplungsnehmerzylinder wenig: Note 1 für einen 1.4 TSI mit 160 PS. Ansonsten: Rost an den Kotflügeln durch wasseraugenden Dämmsschaum. Steuertkettenschäden an 1.2 TSI und 1.4 TSI. Der seltener 1.8 TSI (EA888) ist eine Leihgabe von Audi, er leidet nicht selten an enormem Ölverbrauch. Rückrufe u.a. wegen Brandgefahr aufgrund defekter Anlasser, möglicher Dauerbestromung durch eine defekte Rückstellfeder beim TDI, ABS/ESP-Ausfällen, Ladedrucksteller des 1.2 TSI und Rissen in den Hochdruckleitungen des 2.0 TDI. Und: Updates für VWs Betrugsdiesel EA189.

FAHRWERK

Die Achsaufhängungen aller Generationen geben keinen Anlass zur Sorge. Die Kritik an Federn und Dämpfern entspricht beim Golf 8 dem Durchschnitt. Beim Vorgänger schwächeln in dieser Disziplin die Sieben- und Elfjährigen leicht. Auch der Golf 6 liegt in diesem Punkt über dem Schnitt. Antriebswellen, Lenkgelenke und Lenkanlage erweisen sich bei allen dreien als sehr haltbar. Die Rostdiagnose übersteigt beim Golf 6 die vergleichbare Mängelquote.

LICHT

Beständig gut liefert das Golf-Trio in dieser Kategorie ab, und das, obwohl die Beleuchtung teils technisch komplex ist („IQ-Light“ und breite Tagfahrbänder). Wenn auch nicht fehlerfrei, liegen die Mängel an der vorderen und hinteren Beleuchtung sowie am Abblendlicht doch unter Durchschnittsniveau. Gleichtes gilt für verstelltes Abblendlicht.

BREMSEN

Die Rote Karte sieht ausgerechnet der junge Golf 8 für die Fußbremsfunktion. Geschuldet ist das den vermehrt auftretenden Defekten am ABS/ESP-Hydraulikaggregat, wie eine Tiefanalyse der TÜV-Statistik ergab. Fehlerfrei dagegen sind Feststellbremse, Bremsleitungen und -schläuche, welche auch bei den Vorgängern keine großen Sorgenkindern darstellen. Während der Bremsscheibenverschleiß von Golf 7 und 6 unterhalb der Quote bleibt, liegt er beim Golf 8 etwas darüber.

UMWELT

Öllerlust an Motor und Antrieb beanstanden die TÜV-Sachverständigen an allen Jahrgängen. Beim Golf 8 liegen die Werte unterhalb der Vergleichsgruppe. Beim Golf 7 weisen die Neunjährigen einen leicht erhöhten Mängelanteil auf, der 6er hingegen legt noch mal eine Schippe drauf. Die Abgasuntersuchung bereitet keiner Golf-Generation große Probleme, alle Werte erreichen die kritische Marke nicht. Die Abgasanlagen des Golf 8 schneiden durchschnittlich ab, die Fehlerraten der Vorgänger sind ebenfalls überwiegend unterdurchschnittlich.

FAZIT

Der weit verbreitete Golf 7 legt bei der HU einen soliden Auftritt hin und landet in den Altersrankings jeweils in den Top 20. Erst in höherem Alter zeigen sich erste Schwächen an Federn/Dämpfern. Beim Vorgänger Golf 6 kommt Öllerlust hinzu. Der Golf 8 rutscht in der Durchfallquote ab und landet im Mittelfeld, ein Grund dafür ist die Bremsenthemmatik (siehe oben). Insgesamt aber liegt die Zahl der mängelfreien Exemplare aller drei Golf-Generationen über dem Schnitt.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	51000	45000	89,5	89,4	3,9	4,0	6,6	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	73000	65000	89,3	84,7	4,1	5,3	6,6	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	94000	88000	84,8	78,8	5,5	7,6	9,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	120000	112000	78,8	71,7	7,1	10,0	14,1	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	139000	131000	73,7	64,7	9,0	12,4	17,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	154000	150000	58,6	56,0	16,9	15,5	24,4	28,4	0,0	0,1

Geliebt und gefordert

Nur wenige Typen müssen mehr schuften als der Dienstwagen-Liebling Passat B8. Doch auch der alte B7 frisst viele Kilometer, das schlägt sich in der HU-Bilanz nieder

VW Passat (B8/3G)

Bauzeit	2014 bis 2023
Motoren	120 PS (1.6 TDI) bis 280 PS (2.0 TSI)
Preis	ab 8900 Euro



DAS IST ER Der Vernunft-VW. Außen unscheinbar, innen groß, praktisch und als B8 ziemlich ausgereift. Die Schlechtwegeversion Passat Alltrack macht SUV noch überflüssiger. Mangels Nachfrage wurde die Limousine 2021 ausgemustert. Die Diesel (120 bis 240 PS) wurden ab 2019 auf die neue Motorengeneration (EA288 Evo) umgestellt – leichter, leiser und effizienter. Die Benziner (1,4 bis 2,0 Liter Hubraum) leisten 125 bis 280 PS. Ab Ende 2015 kam mit dem GTE ein 218 PS starker Plug-in-Hybrid ins Programm. Zum Modelljahr 2020 gab es ein Facelift. Anfang 2024 kam der Nachfolger, der weiterhin auf der MQB-Plattform sitzt.

DAS KANN ER

Souverän und komfortabel die Langstrecke rocken. Dabei passen 650 bis 1780 Liter Gepäck in den Kofferraum. Mit optionalem DCC-Fahrwerk lassen sich die Dämpfer per Slider je nach Gusto auf watteweich oder sportlich-straff stellen. Allrad ist im stärksten Diesel und Benziner Serie.

DAS MACHT ÄRGER Elektronikmacken, Probleme mit den Assistenzsystemen, vernachlässigte DSG-Getriebe (Ölwechsel!). In den Allradmodellen kann die Haldex-pumpe versagen. Speziell Diesel waren als Dienstwagen im Dauer-einsatz. Viele Rückrufe, unter anderem aufgrund Stromschlaggefahr beim Plug-in-Hybrid.

VW Passat (B7/3C)

Bauzeit	2005 bis 2014
Motoren	102 PS (1.6) bis 300 PS (R36/3.6 FSI VR6)
Preis	ab 900 Euro



DAS IST ER

Ein umfassend modernisierter Passat B6. Optisch stark verändert, technisch basiert der B7 wie sein Vorgänger auf der Golf-V-Plattform. Neben der guten Raumausnutzung überzeugt die große Antriebspalette inklusive des 300 PS starken VR-Sechszylinders. Topseller war der Variant 2.0 TDI mit 140 PS, optional mit Allradantrieb. Als Kombi schluckt der B7 600 bis 1700 Liter Gepäck, knausert als TDI gekonnt mit dem Diesel.

DAS KANN ER Vernunft walten lassen, ohne emotionslos zu sein. Der B7 ist ein variabler, komfortabler Allesköninger. Mit dem Facelift 2010 kamen die aufgeladenen Motoren (Ausnahme: VR6). Die Alltrack-Version mit Allradantrieb und Offroad-programm kommt im Gelände besser klar als manches SUV.

DAS MACHT ÄRGER Kühlmittelverlust beim Diesel (Kühlmittelzusatzpumpe oder AGR-Kühler) und verkorkte AGR-Ventile. 1.8 TSI und 2.0 TSI sind teils extreme Ölsäufer (Kolbenringe). Dazu: festsitzende E-Parkbremsen, verschlissene Polster sowie defekte Kofferraum- und Zündschlösser, Kantenrost an der Kombi-Heckklappe. Der jüngste Rückruf betraf die Airbags.

FAHRWERK

Die Dreieckslenker der Achsaufhängungen sind ein B7-Problem, die Mängelquote liegt klar über dem Schnitt. Undichte Schwungsdämpfer fallen vorrangig beim B7 und gebrochene Federn schon an recht jungen B8 auf: Nach sieben Jahren sind die Werte deutlich über dem Mittel. Antriebswellen und Lenkung sind dagegen unauffällig.

LICHT

Größtes Manko ist das Abblendlicht der älteren B7 (10- bis 18-Jährige). Sonst leuchten beide Generationen ziemlich stabil.



Langweilig oder nur gut gealtert?
Die unauffälligen Formen passen auch nach mehr als einem Jahrzehnt

BREMSEN

Die Fußbremse des B8 wird etwas öfter bemängelt, die Quoten liegen aber nur leicht über dem Durchschnitt. Bremsleitungen sind mängelfrei, Schläuche erst im Alter ein bisschen auffällig. Angesichts der intensiven Nutzung einigermaßen nachvollziehbar: Die Bremsscheiben fallen in allen Jahrgängen überdurchschnittlich oft auf.

UMWELT

Ölverlust kann bereits in jungen Jahren vorkommen, insgesamt weichen die Werte aber nicht groß vom Schnitt ab. Die Abgasanlage, vor allem das Abgasrohr, des B7 weist deutlich häufiger Mängel auf als die des B8.

FAZIT

So viele Kilometer... Die Strapazen des Passat B8 hinterlassen Spuren, vor allem am Antrieb (Ölverlust), den Bremsen (Scheiben) sowie an den Federn und Dämpfern. Endet nach fünf Jahren die Außendienst-Tortur, stabilisieren sich auch die Durchfallquoten. Beim B7 belegen die deutlich erhöhten Werte bei den erheblichen Mängeln: Auch in zweiter Hand führt er oft noch ein anstrengendes Leben.



MÄNGELEINTEILUNG

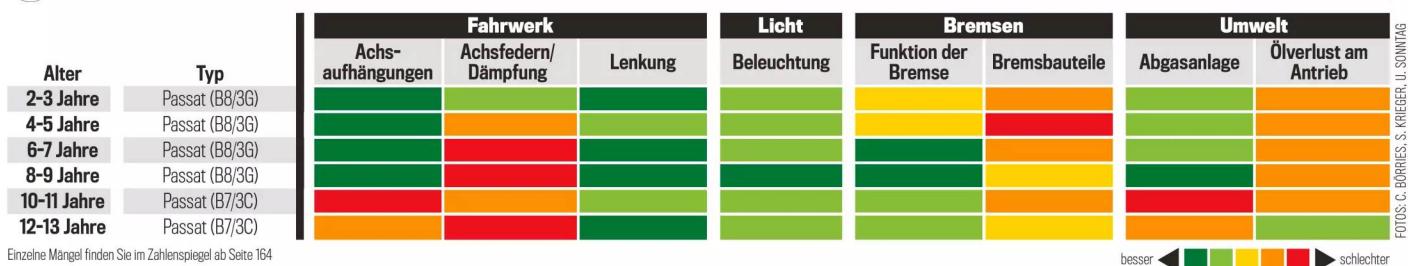
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	77 000	45 000	89,2	89,4	3,9	4,0	6,9	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	97 000	65 000	83,7	84,7	4,4	5,3	11,9	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	131 000	88 000	80,6	78,8	6,2	7,6	13,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	165 000	112 000	74,1	71,7	8,1	10,0	17,8	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	196 000	131 000	61,7	64,7	9,7	12,4	28,6	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	215 000	150 000	55,6	56,0	12,2	15,5	32,2	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

Vom Leben gezeichnet

Hohe Laufleistungen und reichlich Lastentransporte: Auch als Familienauto ist der Caddy ein Arbeitstier. Vielen Exemplaren macht die Belastung sichtbar zu schaffen

VW Caddy V

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	75 PS (2.0 TDI) bis 122 PS (2.0 TDI)
Preis	ab 15.500 Euro



DAS IST ER Nobler, komfortabler und teurer. Steht auf VWs MQB-Evo-Plattform, Bedienung à la Golf 8. Neben Basis- und Maxi-Caddy gibt's ihn als Camper California und Crossover PanAmericana.

DAS KANN ER Sich dynamischer fahren lassen. Ein Benziner und zwei Diesel. Unter 102 Diesel-PS ist es zäh. Neu im Programm ist ein Plug-in-Hybrid. In den Kofferraum passt eine Europalette quer rein.

DAS MACHT ÄRGER Software, klappernde Schiebetüren, Glühkerzen im TDI. Infotainment, Rückfahrkamera und Android Auto können zicken. Rückrufe wegen fehlender Schweißnähte der Querlenkerhülse und Bremsflüssigkeitsaustritts.

VW Caddy IV

Bauzeit	2015 bis 2019
Motoren	75 PS (1.6 TDI) bis 150 PS (2.0 TDI)
Preis	ab 10.000 Euro



DAS IST ER Die maximierte Praktikabilität und weiterhin in zwei Größen erhältlich. Auch der Kleine ist als Siebensitzer verfügbar, mit dann nur noch 120 Liter Kofferraum. Am Heck wahlweise Flügeltüren oder Klappe. Allrad optional.

DAS KANN ER Ummengen Gepäck aufnehmen. Nach wie vor als Erdgasversion (110 PS), vor allem aber erneuerter Diesel (Euro 6, ab 10/2018 Euro-6d-TEMP) und Benziner.

DAS MACHT ÄRGER Die mäßige Verarbeitung, TDI-Schummeldiesel, streikende Scheibenwischer. Mit Allrad schwingt der Caddy bei niedriger Drehzahl. Einige 2.0 TDI mit frühem Kupplungs-Aus. Rückruf wegen Bruchgefahr am Querlenker.

VW Caddy III

Bauzeit	2004 bis 2015
Motoren	70 PS (SDI) bis 170 PS (2.0 TDI)
Preis	ab 1650 Euro



DAS IST ER Ein Kastenwagen auf VW-Golf-Basis mit etwas Lifestyle. Der Maxi hat sieben Sitze, für den kurzen Fünftürer sind sie optional. ESP bis zum Facelift 2010 gegen Aufpreis, daher haben es nicht alle Autos auf dem Markt.

DAS KANN ER Standardmäßig 750 l Kofferraum bereitstellen. Die Motoren arbeiten erst ab dem Facelift etwas dynamischer. Empfehlungen sind die TSI und der 2.0 TDI.

DAS MACHT ÄRGER Wassereinbruch an Schiebefenstern und verschlossene Schiebetüren-Laufrollen; defekte Kupplungen und Getriebe. Rückrufe betrafen lose Gasfedern der Heckklappen und beim Aufschließen startende Motoren.

FAHRWERK

Beim Caddy III macht sich die hohe Dauerbelastung durch relativ häufige Defekte an den Achsaufhängungen bemerkbar. Federn und Dämpfer verschleißt in allen drei Typen überdurchschnittlich oft. Die Lenkung sowie die Antriebswellen zeigen sich dagegen weitgehend stabil.

LICHT

Defekte Abblendlichter sind eher ein Problem der Typen IV und V, ansonsten gilt generationenübergreifend: überdurchschnittlich gute Blinkanlagen und Lichter vorn, unterdurchschnittlich zuverlässige hintere Beleuchtung. Alles in allem noch ein akzeptabler Auftritt.



Flexible: Die Rücksitze lassen sich umlegen oder herausnehmen. Ergebnis ist ein riesengroßer Laderaum

BREMSEN

Auf die Feststellbremse ist Verlass. Bis auf wenige Ausnahmen halten auch Schläuche sowie Leitungen bis ins hohe Alter durch. Schwachstellen des Caddy sind in diesem Kapitel nicht richtig wirkende Fußbremsen der Typen IV und V und durch die Bank frühzeitig verschlossene Bremsscheiben.

Umwelt

Ölverlust leisten sich alle Generationen überdurchschnittlich oft. Die AU ist meist kein Problem für einen Caddy. Wohl aber beschädigte Schalldämpfer-Ummantelungen an den Abgasanlagen am Typ III.

FAZIT

Ein Caddy muss viel aushalten. Das weiß VW aber schon seit Generationen, weshalb es ärgert, dass auch der aktuelle Typ V noch immer unter brechenden Federn, leckenden Dämpfern, verschlossenen Scheiben und Öllecks leidet. Beim Vorgänger sieht es nicht besser aus, beim inzwischen recht günstigen Caddy III sorgen löschrige Auspuffe für Mehrkosten. Eine praktische Kiste, die leider nicht immer hinreichend gepflegt wird.



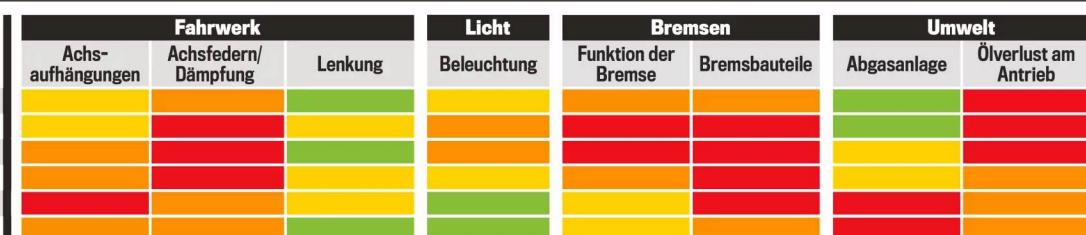
MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt



Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	61.000	45.000	82,5	89,4	7,6	4,0	9,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	81.000	65.000	80,0	84,7	8,2	5,3	11,8	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	112.000	88.000	74,8	78,8	10,0	7,6	15,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	139.000	112.000	69,6	71,7	11,9	10,0	18,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	159.000	131.000	60,5	64,7	13,6	12,4	25,7	22,9	0,1	0,0
12-13 Jahre	177.000	150.000	53,3	56,0	17,8	15,5	28,7	28,4	0,1	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



besser schlechter

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenpiegel ab Seite 164

FOTOS: C. BITTMANN (2), U. SONNTAG

Der Golf mit dem Pluszeichen

Mit Hochdach, viel Platz und Variabilität setzt der Kompaktvan Maßstäbe innerhalb der Golf-Familie – und beim TÜV-Termin. Dort rutscht er sehr selten ins Minus

VW Golf Sportsvan

Bauzeit	2014 bis 2020
Motoren	85 PS (1.0 TSI) bis 150 PS (1.4 TSI, 1.5 TSI, 2.0 TDI)
Preis	ab 7500 Euro



DAS IST ER Nicht so sportlich, wie der Name vermuten lässt, aber formal und fahrdynamisch ein Fortschritt zum Golf Plus. Zudem ein cleverer Bruder des Golf 7 auf Basis der MQB-Plattform. Erhalten blieben die erhöhte Sitzposition und gute Rundumsicht des Vorgängers, eine verschiebbare Rückbank macht den Sportsvan variabel beim Einladen. Erstmals bot VW als Extra einen automatischen Parkassistenten an.

DAS KANN ER Allroundfähigkeiten im Alltag, angenehmes Platzangebot und gute Verarbeitung bieten. Der Kofferraum hat Kombiformat (bis zu 1520 l), das sichere Fahrgefühl ist vertraut golfig. Die Motoren leisten 85 bis 150 PS, obwohl die

spätere R-Line-Ausstattung mehr Power suggeriert. Für den Sportsvan gab es keinen Allrad und kein höhergelegtes Crossmodell mehr. Im 100 000-Kilometer-Dauertest von AUTO BILD holte der Sportsvan die Note 1-, sodass er weitere 50 000 Kilometer laufen durfte.

DAS MACHT ÄRGER Zickende Bordnetzsteuergerüte und nicht einrastende Kopfstützen, nötiger Tausch von Kindersicherungen. Zweimassenschwungräder der TDI-Motoren und Turbolader der 1.4-TSI-Benziner verschleißt vorzeitig. Rückrufe unter anderem wegen Airbags, fehlerhafter Schraubenfedern hinten und zu großer Leckraten der Einspritzung.

VW Golf Plus

Bauzeit	2004 bis 2014
Motoren	75 PS (1.4) bis 170 PS (1.4 TSI)
Preis	ab 1400 Euro



DAS IST ER

Der große Bruder des Golf 5. Das Höhenplus von zehn Zentimetern kommt dem Raumgefühl zugute sowie den Fensterflächen für eine gute Rundumsicht. Ein Plus gibt's auch beim Verbrauch: rund ein halber Liter mehr als beim Golf. Ab 2009 trägt der Plus die kantigere Nase des Golf 6. ESP und sechs Airbags sind Serie.

DAS KANN ER Funktionalität in den Alltag bringen inklusive bequemem Einstieg, Komfort und Platzangebot – im Innen- wie im Kofferraum. Das alles versüßt Langstrecken, obwohl der Plus etwas straffer federt als der Golf. Antriebsempfehlung sind die ab 2006 erhältlichen Turbotriebwerke TSI mit 122 bis 170 PS. Die schwächeren Sauger agieren schlapp bei gleichem oder höherem Verbrauch. Außerhalb von Umweltzonen sind die genügsamen TDI eine Option für Vielfahrer.

DAS MACHT ÄRGER Defekte Zündschlösser, Steuerkette und Turbolader des 1.4 TSI. Die 122-PS-Version ruckelt beim Beschleunigen, dagegen hilft ein Softwareupdate. Risse im Zylinderkopf des 2.0 TDI bis 2005; schwache Zweimassenschwungräder. Diverse Updates infolge des VW-Dieselskandals.

FAHRWERK

Rote Zahlen zeigen die Tabelle nur in Sachen Rost, der den 11- bis 13-jährigen Plus-Modellen etwas öfter attestiert wird. Ansonsten präsentieren beide Baureihen haltbare Achsaufhängungen. Lenkung und Gelenke, Federn und Dämpfer bleiben ebenfalls unter dem Mängelschnitt.

LICHT

Sportsvan und Plus sind leuchtende Beispiele, was die Mängelquoten von Abblend-, Front- und Rücklicht angeht, alle bleiben unterhalb des Schnitts. Der Plus fällt jedoch negativ durch defekte Blinker auf – die Fehlerquote ist dreifach erhöht.



Sieht fast aus wie ein SUV – der CrossGolf mit Vorderradantrieb auf Basis des Golf Plus

BREMSEN

Keinen Grund zur Sorge liefern Fuß- und Feststellbremse: Der Sportsvan ist nahezu mängelfrei, der Vorgänger besser als die Vergleichsgruppe. Sehr solide sind Schläuche und Leitungen. Bremsscheibenverschleiß bleibt weit unter dem Schnitt.

UMWELT

Die Abgasanlagen des ältesten Plus sind sehr haltbar, auch der Sportsvan toppt die Fehlerquote nicht. Ölverlust macht diesem ebenso kaum Probleme, dem Plus in Maßen. Die AU absolvieren beide im Durchschnittsvergleich zuverlässiger.

FAZIT

Golf Sportsvan und Golf Plus bieten viel Nutzwert auf wenig Raum. Und geben – wie schon in den Vorjahren – die Streber bei der Hauptuntersuchung. Der Sportsvan erntet überwiegend sehr gute Prüfungsergebnisse, auch der ältere Golf Plus macht noch eine gute Figur. Rote Zahlen bescheren ihm nur defekte Blinker und etwas öfter vorkommende Rost-, Riss- und Bruchschäden. Kaufempfehlung für beide!



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	52 000	65 000	93,5	84,7	2,6	5,3	4,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	69 000	88 000	89,2	78,8	3,9	7,6	6,9	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	92 000	112 000	85,2	71,7	4,5	10,0	10,3	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	99 000	131 000	72,4	64,7	11,2	12,4	16,4	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	116 000	150 000	59,8	56,0	19,0	15,5	21,2	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb	
2-3 Jahre	-									
4-5 Jahre	Golf Sportsvan									
6-7 Jahre	Golf Sportsvan									
8-9 Jahre	Golf Sportsvan									
10-11 Jahre	Golf Plus									
12-13 Jahre	Golf Plus									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

besser → schlechter ←

Nutztier und bedrohte Art

Kompakte Vans verschwinden vom Markt – an der Technik der meisten Touran-Typen liegt das nicht. Jedenfalls sind extreme Fehler nur an ganz alten Modellen zu finden

VW Touran II

Bauzeit	2015 bis heute
Motoren	110 PS (1.2 TSI, 1.6 TDI) bis 190 PS (2.0 TDI SCR)
Preis	ab 8900 Euro



DAS ISTER Die technische Basis teilt er sich dank des modularen Querbaukastens (MQB) mit dem VW Golf 7. Im Vergleich zum Vorgänger wurde nicht nur das Design aktualisiert, auch das Interieur zeigt sich zeitgemäßer. Die Maße legten ebenfalls zu: Mit 4,53 Meter Länge ist er 13 Zentimeter länger und rund 3 Zentimeter breiter. Die Motorenpalette bleibt üppig: Benziner mit 1,2, 1,4 und 1,8 Liter Hubraum liefern 110, 150 oder 180 PS, dazu kommen Diesel mit 1,6 und 2,0 Litern. Aktuell sind nur noch der 1.5 TSI mit 150 PS sowie der 2.0 TDI mit 122 oder 150 PS erhältlich.

DAS KANN ER Der Innenraum bietet großzügige Platzverhältnisse und

flexible Nutzungsmöglichkeiten. Die Motoren sind effizient, das Fahrverhalten ist ausgewogen. Infotainment und Assistenzsysteme entsprechen aktuellem Stand.

DAS MACHT ÄRGER Rückrufe gab es wegen defekter Lenkungen, potenzieller Brandgefahr sowie Problemen mit Airbags und vorderen Kopfstützen. Die Schummeldiesel – im Touran II der EA288 – bekamen Updates. Immerhin: Im AUTO BILD-Dauertest bewies ein 2.0 TDI hohe Standfestigkeit.

VW Touran I

Bauzeit	2003 bis 2015
Motoren	90 PS (1.9 TDI) bis 177 PS (2.0 TDI)
Preis	ab 1800 Euro



DAS ISTER Ursprünglich als Antwort auf den Opel Zafira von 1999 konzipiert. Während der Zafira serienmäßig sieben Sitze bot, gab's die versenkbare dritte Sitzreihe im VW

nur gegen Aufpreis. Modellpflegen in den Jahren 2006 und 2010 hielten den Touran über die lange Laufzeit aktuell.

DAS KANN ER Verlässlicher Partner für Familien sein, im Alltag und auf Reisen. Die TSI-Motoren bieten ausreichend Leistung, wer Wert auf Sparsamkeit legt, greift zum TDI. Vor 2010 fehlte diesen jedoch der Partikelfilter, später sorgte der Dieselskandal für Frust. Seltenheiten sind die sparsame, aber anfällige Erdgasvariante EcoFuel sowie der CrossTouran mit Offroadoptik.

DAS MACHT ÄRGER Probleme an Dieselmotoren mit Turboladern und Pumpe-Düse-Elementen im Zylinderkopf, defekte Luftmassenmesser. Bei hohen Laufleistungen ein Thema: Zweimassenschwungräder der TDI klappern, Austausch kostet fast immer vierstellig. Benziner kämpfen mit Steuerkettenproblem en (1.2/1.4 TSI). Laut ADAC rosten Heckklappen. Ein 2.0 TDI erreichte im AUTO BILD-Dauertest 77 Fehlerpunkte – Negativrekord. Ein Modell von 2010 schneidet deutlich besser ab. Rund 20 Rückrufe gab es, u. a. wegen Explosionsgefahr durch defekte Gastanks (CNG) und für den Betrugsdiesel EA189.

FAHRWERK

Der Touran der ersten Serie fällt bei der HU häufiger als im Schnitt mit Rost sowie gebrochenen Federn und undichten Dämpfern auf. Die aktuelle Auflage des Kompaktvans zeigt dagegen durchschnittliche bis sehr gute Werte – mit Ausnahmen. Zuweilen findet sich Verschleiß an den Achsen, Tragelenken und Koppelstangen gehen kaputt.

LICHT

Das aktuelle Modell missfällt den TÜV-Sachverständigen bei der ersten HU – hier finden sich Defekte an Abblendlicht und Schlussleuchten. An der erste Serie nerven zuweilen defekte Blinker.



Grund für Stress: Die Steuerkette der VW-TSI-Motoren (1.2 und 1.4) längt sich und rasselt dann

BREMSEN

Der Touran zeigt hier gute Ergebnisse. Bei den 12-13-Jährigen liegen die Werte bei der Fußbremse und der Feststellbremse leicht über dem Schnitt. Auch die Brems Scheiben reißen häufiger den Mittelwert.

UMWELT

Erstaunlich: Bereits an jungen Touran kleckert häufiger Öl aus Motor und Getriebe. Tadellos sind Abgaswerte und -anlagen. Letztere zeigen sich auch an alten Autos standfest und korrosionsfrei. Es wäre aber auch möglich, dass sie bereits durchrepariert wurden und deshalb fit zur HU kommen.

FAZIT

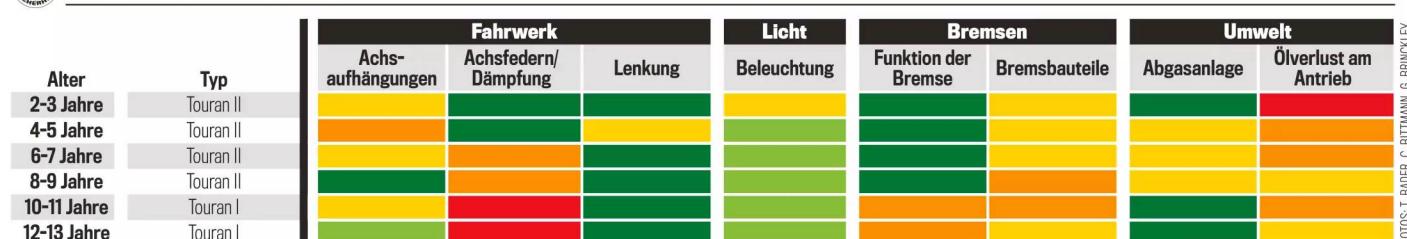
Trotz vieler Kilometer auf dem Buckel kommt der praktische Familienfreund ganz passabel ins hohe Alter. Frühe Typen verlangen nach Kontrolle der Achskomponenten, hier treten Defekte an Tragelenken auf. Ölverlust findet sich an allen Typen und Motorisierungen – speziell an den bis Dreijährigen überschnittlich oft. Den insgesamt besten Eindruck hinterlassen frühe Exemplare der zweiten Touran-Generation.

MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	65 000	45 000	88,7	89,4	4,5	4,0	6,8	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	84 000	65 000	86,4	84,7	5,3	5,3	8,3	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	112 000	88 000	81,8	78,8	6,8	7,6	11,4	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	137 000	112 000	77,5	71,7	8,3	10,0	14,2	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	161 000	131 000	62,8	64,7	12,9	12,4	24,2	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	182 000	150 000	56,9	56,0	15,9	15,5	27,2	28,4	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

157

Groß, aber nicht artig

Der Sharan ist im Familienalltag ein echtes Arbeitstier, und das bis ins höhere Alter. In Sachen Achsaufhängungen heißt's schon viel früher bei der HU: Ende der Vorstellung



VW Sharan II

Bauzeit 2010 bis 2022
Motoren 115 PS (2.0 TDI)
 bis 220 PS (2.0 TSI)
Preis ab 5100 Euro

DAS IST ER Ein Großraum-Van der alten Schule für Familien, der Platz und Funktionalität über Mode und Lifestyle setzt. Die zweite Serie, die in Portugal vom Band lief, ist um 23 Zentimeter gegenüber dem Vorgänger gewachsen. Unter dem Blech steckt vor allem Technik der Passat-Baureihe 3C. Neu sind die Schiebetüren im Bulli-Stil, die gegen Aufpreis elektrisch öffnen und schließen. Das Gestühl lässt sich nicht mehr entnehmen. Zur Wahl stehen fünf, sechs oder sieben Plätze. Sind die Sitze maximal weggeklappt, fasst das Gepäckabteil 2430 Liter. In der Produktionszeit kamen über die Jahre immer mehr Assistenzsysteme hinzu, darunter ein adaptiver Tempomat und ein Parklenkassistent – alles gegen Aufpreis.

DAS KANN ER Je nach Sitzkonfiguration einen halben Umzug stemmen. Die dritte Sitzreihe taugt auch für Erwachsene. Langstrecke ist die Paradedisziplin des Sharan, dabei fährt er souverän, nicht sportlich. Für den Antrieb sorgt entweder ei-



Raumwunder: Je nach Bestuhlung passen 955 bis 2430 Liter Gepäck hinein

ner der beiden Benziner (mit 150 oder durstigen 220 PS) oder einer der 2.0-TDI mit 115 bis 184 PS. Allrad gibt es nur in Kombination mit dem 2.0 TDI (ab 140 PS). Außerdem stehen DSG-Versionen zur Wahl. Weitere Option: adaptive Dämpfer.

DAS MÄCHT ÄRGER Steuerkettenprobleme bei frühen TSI, Rost an Türfalzen und Heckklappe, störanfällige Infotainmentsysteme. Auch treten vermehrt verkotete AGR-Ventile und defekte Anlasser auf. Teuer sind versagende Elektromotoren der Schiebetüren und ausgeschlagene Silentlager an den vorderen Querlenkern. Einige Rückrufe gab es für den Sharan, darunter Airbag-Probleme sowie einen fehlerhaften Magnetschalter des Anlassers, der Brandgefahr zur Folge hatte.

FAHRWERK

Beschädigte Gummilagerungen am Querlenker sorgen für eine hohe Mängelquote der Achsaufhängungen, bei den Vier- bis Fünfjährigen ist sie zehnmal höher als bei vergleichbaren Fahrzeugen. Solider präsentieren sich Federn und Dämpfer, die erst bei der sechsten HU überproportional schwächeln. Die Antriebswellen sowie Lenkanlage und -gelenke sind überwiegend robust. Rost wird im Alter ein Thema.

LICHT

Verstelltes Abblendlicht wird an den Zweibis-Fünfjährigen überdurchschnittlich oft montiert. Die vordere Beleuchtung ist in allen Baujahren eklatanter Schwachpunkt. Dafür liegen Mängel an den Rücklichtern durchweg unter der Quote. Die Blinker sehen bis zur vierten HU öfter den Rotstift.



Komfortabel: In engen Parklücken gelingt der Einstieg hinten über die breiten elektrischen Schiebetüren

BREMSEN

Erfreulich meistert der Sharan die Prüfung der Funktion von Fuß- und Feststellbremsen. Die Leitungen machen gar keine Probleme, die Schläuche wenige. Gewicht und hohe Laufleistungen schlagen sich in zu hohem Bremscheibenverschleiß nieder.

UMWELT

Öllerlust kommt vor, übersteigt aber nur bei den fünften HU den Schnitt. Die AU wird im Alter zur Stolperfalle. Bei der ersten HU gibt's die Rote Karte für Auspuffrost.

FAZIT

Der Sharan erfreut Familien mit Platzangebot und Komfort im Alltag und auf Reisen. Entsprechend überdurchschnittlich viel wird der Van gefahren, und das fordert seinen Preis. Die Achsaufhängungen leiden unter dem hohen Gewicht und verschleißt früh. Auch marode Bremsscheiben zählen zu den unliebsamen Nebenerscheinungen. Im Alter drohen vermehrt Federbrüche und schlaffe Stoßdämpfer.



MÄNGELEINTEILUNG

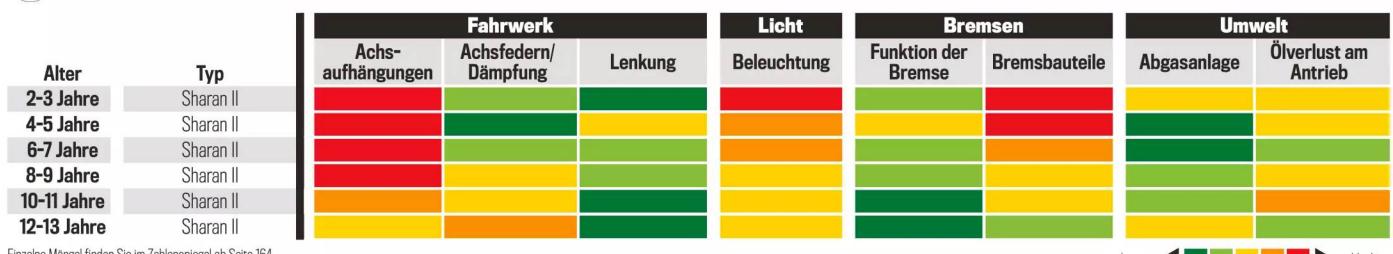
nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	55 000	45 000	87,0	89,4	3,6	4,0	9,4	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	83 000	65 000	75,2	84,7	5,6	5,3	19,1	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	115 000	88 000	71,3	78,8	7,0	7,6	21,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	150 000	112 000	69,3	71,7	8,6	10,0	22,1	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	174 000	131 000	61,8	64,7	11,3	12,4	26,9	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	205 000	150 000	54,4	56,0	14,5	15,5	31,0	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

Hier darf man ein Kreuz machen

Meckern die TÜV-Prüfer, liegt es meist an den Bremsscheiben. Sonst gibt es am T-Cross kaum etwas auszusetzen: Der Kleine ist ein Großer, was die Haltbarkeit angeht



VW T-Cross

Bauzeit	2019 bis heute
Motoren	95 PS (1.0 TSI/TDI) bis 150 PS (1.5 TSI)
Preis	ab 14 000 Euro

DAS IST ER Kleinwagentechnik mit großer Wirkung: Der T-Cross nutzt zwar die Plattform des VW Polo, wirkt aber eine Spur erwachsener. Die höhere Karosserie schafft ein Raumgefühl, das an Golf-Dimensionen heranreicht. Wer die sportlichere Spur bevorzugt, greift zum Taigo (ab Ende 2021) mit abfallender Dachlinie. Das Facelift Ende 2023 brachte serienmäßig LED-Licht, ein größeres Zentraldisplay sowie hochwertigere Materialien.

DAS KANN ER Die Konkurrenz vernaschen. In Vergleichstest steht der gut abgestimmte und variable VW mit verschiebbarer Rückbank meist ganz vorn. Der Dreizylinder stellt die häufigste Motorisierung dar (95, 110 oder 115 PS) und reicht für den 1,3-Tonner aus. Daneben gibt

es einen Vierzylinder-TSI (150 PS), der den kleinen Crossover in gut acht Sekunden auf 100 km/h zieht. Für den Diesel (1.6 TDI mit 95 PS) war nach nur anderthalb Jahren Bauzeit Schluss; nicht mal fünf Prozent der Zulassungen machte der



Facelift-Cockpit (ab 2023) mit größerem Zentraldisplay, aber nun ohne Drehregler

Selbstzünder aus. Bis auf den Basisbenziner mit 95 PS sind die Motoren auch mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kombinierbar. Zwischen 1,0 und 1,2 Tonnen darf der T-Cross an den Haken nehmen. Typisch VW: gute Verarbeitung, tolles Fahrverhalten, großer Kofferraum (455 bis 1281 l).

DAS MACHT ÄRGER Im 100 000-Kilometer-Dauertest von AUTO BILD sicherte sich das kleine SUV die Note 1. Nur die Sitze empfanden einige Tester als nicht langstreckentauglich. Ruppig schaltende DSG-Getriebe und Abstürze des Infotainmentsystems nerven. Rückrufe: fehlerhafte Kopfairbag-module (2020), Einspritzanlage (2020) und Funktionseinschränkungen des Gurtwarners (2021).

FAHRWERK

Eine nahezu perfekte Vorstellung: Achsaufhängungen, Antriebswellen und Lenkanlage schneiden makellos ab. Rost verhangt dem Crossover ebenfalls nie die Prüfung. Äußerst selten bemängeln die Prüfer an den vier- bis fünfjährigen T-Cross Federn/Dämpfer oder die Lenkgelenke.

LICHT

Zwar nicht fehlerfrei, aber in jeder Lichtdisziplin stets besser als der Gesamtdurchschnitt. Am häufigsten ist das Abblendlicht verstellt, gefolgt von Ausfällen von Tagfahr- und Nebellicht – alles allerdings auf niedrigem Niveau.



Läuft: Außen kürzer als ein Golf, innen fast so geräumig. Fahrwerk, Lenkung und Antrieb überzeugen

BREMSEN

T-Cross legen im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt deutlich weniger Kilometer zurück. Umso überraschter sind Besitzer, wenn bereits beim ersten HU-Termin die Bremsscheiben mit einem „mangelhaften Tragbild“ moniert werden. Der einzige Patzer, die übrigen Komponenten halten und bleiben meist sorgenfrei.

UMWELT

Ob Abgasuntersuchung, Ölverlust oder Rost an der Abgasanlage – überall fallen hier die Fehlerquoten des T-Cross auf – und zwar mit extrem niedrigen Werten.

FAZIT

VW T-Cross und die Coupé-Version Taigo überzeugen nicht nur in Vergleichstests, sondern auch auf den Bühnen der TÜV-Stationen. Ärgerliche Ausnahme sind die trotz der zurückhaltenden Laufleistung mangelhaften Bremsscheiben. Zum zweiten TÜV-Termin erweisen sich zudem die Lenkgelenke als nur durchschnittlich haltbar. In den meisten anderen Punkten empfiehlt sich der T-Cross jedoch als solider Gebrauchter.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	30 000	45 000	92,3	89,4	2,0	4,0	5,7	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	44 000	65 000	89,5	84,7	2,3	5,3	8,2	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	T-Cross									
4-5 Jahre	T-Cross									
6-7 Jahre	-									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser schlechter

FOTOS: C. BORRIES, U. SONNTAG, HERSTELLER

Kein steiniger Weg

Für VWs beliebtes Kompakt-SUV scheint der Name T-Roc Programm: Verschleißfest fast wie ein Felsen lautet auch in diesem Jahr das Urteil der TÜV-Prüfer



VW T-Roc

Bauzeit	2017 bis 2025
Motoren	110 PS (1.0 TSI) bis 300 PS (R 4Motion)
Preis	ab 14 500 Euro

DAS IST ER Eine crossige Alternative zum VW Golf 7, den er um rund 13 Zentimeter in der Höhe überragt. Auf 4,23 Meter Länge gibt's genug Platz für die kleine Familie. Mit 392 bis 1237 Liter bewegt sich der Kofferraum etwa auf Golf-Niveau. Wie sein Konzernbruder basiert der T-Roc auf der modularen Querbaukasten-Plattform (MQB). 2022 brachte die „große Produktpflege“ ein geglättetes Front- und Heckdesign sowie innen ein Upgrade in puncto Materialqualität. Der Einsteigs-Dreizylinder mit 115 PS wurde 2020 durch eine 110-PS-Version ersetzt. Flott sind der 1.5 TSI mit 150 PS und der 2.0 TSI 4Motion mit 190 PS. Seit 2019 gibt's den 300 PS starken T-Roc R. Die TDI-Dieselpalette reicht von 115 bis 190 PS.

DAS KANN ER Ein Typ für jedermann sein, dank seiner Unkompliziertheit und Motorengeschicklichkeit. Der T-Roc kann Urlaubsfahrten ebenso wie Alltag in der Stadt. Die Lenkung arbeitet VW-typisch verbindlich, das Fahrwerk bietet guten Komfort. Die



Cockpit mit Hartplastik-Ambiente. Mit dem Facelift zog frischeres Design ein

Sitzposition ist etwas höher als in Kompaktwagen. Wegen der dicken C-Säulen fällt die Rundumsicht dürftig aus. Eine Rückfahrkamera ist daher empfehlenswert.

DAS MACHT ÄRGER Zeitweise ausfallende Assistenzsysteme, quietschende Bremsen, mangelnde Lackqualität und launisches Entertainment sind vorgekommen. Das DSG agiert schon mal ruppig. Früher typische Konzerndefekte wie sich längende Steuerketten, defekte Turbolader und hoher Ölverbrauch scheinen beseitigt zu sein. Das KBA meldet 13 Rückrufe, etwa aufgrund fehlerhafter Befestigung der Motorverkleidung (Brandgefahr), einer sich unbeabsichtigt lösenden elektrischen Parkbremse und defekter Radlagergehäuse.

T-Roc Cabriolet: Mit dem Generationswechsel 2025 stellt VW sein letztes Modell mit Stoffdach ein



BREMSEN

Vorbildlich liefert der T-Roc im Bremskapitel ab: Die Fußbremsfunktion wird ebenso wenig beanstandet wie die Funktion der Feststellbremse. Bremsschläuche und -leitungen liefern keinen Grund zur Sorge. Verschleißerscheinungen zeigen lediglich die Bremsscheiben, jedoch weit unter der Mängelquote.

UMWELT

Grüne Welle im Umweltkapitel: Die Abgasanlage wird nur sehr selten beanstandet. Ölverlust ist eher die Ausnahme und nimmt nur bei der dritten HU leicht zu. Die AU stellt sehr selten eine Hürde dar.

FAZIT

Alles im grünen Bereich! Überdurchschnittlich viele Exemplare absolvieren die TÜV-Prüfung mängelfrei. Das beschert ihm Top-Platzierungen in den Altersrankings und den Klassensieg bei den SUV. Auch wenn die Laufleistungen unterdurchschnittlich sind: Die von den TÜV-Prüfern attestierte Fehlerlosigkeit spricht für den T-Roc – was sich in ziemlich hohen Gebrauchtwagenpreisen widerspiegelt.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	37 000	45 000	94,6	89,4	2,4	4,0	3,0	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	55 000	65 000	93,2	84,7	2,8	5,3	4,0	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	76 000	88 000	89,5	78,8	3,8	7,6	6,7	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	T-Roc									
4-5 Jahre	T-Roc									
6-7 Jahre	T-Roc									
8-9 Jahre	-									
10-11 Jahre	-									
12-13 Jahre	-									

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ◀ ▶ schlechter

ID = Ist Durchschnitt

Viel Platz, diverse Antriebe, solide Reichweiten: VWs ID.4/ID.5 sind Stromer für die Masse. Bei der HU landen die nicht gerade günstigen Modelle aber nur im Mittelfeld



VW ID.4/ID.5

Bauzeit	2020 bis heute
Motoren	148 PS (Pure) bis 340 PS (GTX)
Preis	ab 19 700 Euro

DAS IST ER Technisch gesehen der große Bruder des ID.3, beide stehen auf VWs MEB-Plattform. Im November 2020 rollten die erste Fahrzeuge auf die Straße, während das 18 mm flachere und bis zur B-Säule identische Schrägheck ID.5 ein Jahr später in den Handel kam. Das kostete mindestens 2635 Euro Aufpreis und bot eine vermeintlich flottere Optik sowie einen besseren c_w -Wert (0,26 statt 0,28). Anfangs ging es mit dem „Pure“ bei 148 PS los, inzwischen sind es in der Basis 170 PS. Stärkster ID.4/ID.5 ist der GTX mit 340 PS und permanentem Allradantrieb. Das Basismodell verfügt nur über einen 52-kWh-Akkumulator und lädt mit 50 kW, die stärkeren Versionen speichern 77 kWh (ID.5 GTX 79 kWh) und laden mit 125 kW.

DAS KANNER Bedürfnisse des Alltags erfüllen. Das vernünftige Platzangebot, der gute Komfort und die hohe Fahrsicherheit tragen ihren Teil dazu bei. In der Preisliste stehen die gängigen Assistenzsysteme ebenso wie diverse Komfort- und Luxusextras. In puncto Bedienung



Sowohl ID.4 (543-1575 l), als auch ID.5 (549-1561 l) bieten genug Kofferraum

hat sich VW für eine Mischung aus tippen und wischen entschieden, die für die meisten Nutzer eher nicht intuitiv wirkt und Gewöhnung verlangt. Die recht hohen Preise passen nicht so recht zum schlichten Kunststoff im Interieur.

DAS MACHT ÄRGER Hinlänglich bekannt sind vielfältige Software- und Elektronikprobleme, die auch per Update nicht immer zu beheben sind. Für den ID.4 stehen beim Kraftfahrt-Bundesamt sieben Rückrufe in der Datenbank. Die meisten betreffen falsche Verschraubungen, außerdem fehlten Lagerbuchsen im Lenksystem, und es drohte Bremsversagen wegen fehlender Schrauben am Pumpenmotor des ESP. Den ID.5 betrifft nur letztgennanter Rückruf aus dem Jahr 2024.



Die teurere Schrägheckvariante ID.5 läuft hinten flacher aus als der ID.4, ist aber ansonsten nahezu identisch

BREMSEN

Die Feststellbremse ist leicht auffällig, aber auf relativ niedrigem Niveau. Schlüsse, Leitungen und Scheiben werden dagegen so gut wie nie bemängelt. Dafür aber die Fußbremse – und zwar fünf Mal häufiger als im Schnitt. Ungünstig, aber nicht untypisch für rekuperierende Antriebe.

UMWELT

Eine Abgasanlage gibt es am E-Auto nicht – und damit auch keine AU. Bleibt noch die Gefahr von Ölverlust am Getriebe, den die Prüfer im Falle von ID.4/ID.5 bislang aber nicht feststellen können. Sauber.

FAZIT

Betrachtet man die nackten Zahlen, könnte ID auch eine Abkürzung für „Ist Durchschnitt“ sein, so nah bewegen sich beide Modelle an den Mittelwerten der Gesamtmängelquoten. Aber: Gerade die relativ häufigen Probleme an der Hauptbremse können nicht Anspruch eines so großen und erfahrenen Herstellers sein. Auch die leicht erhöhte Mängelquote an den Achsanhängungen ist ärgerlich.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	47 000	45 000	89,0	89,4	4,9	4,0	6,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht		Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängungen	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung		Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Abgasanlage	Ölverlust am Antrieb
2-3 Jahre	VW ID.4/ID.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-7 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-9 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-11 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12-13 Jahre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ↗ schlechter ↘

FOTOS: G. TRICHL (2), M. NEHRMANN

Befriedigend bis gut

Der VW-Baukasten kreiert ein kompaktes SUV mit vielen Gesichtern, vom Sparer bis zum Sportler ist alles drin. Aber Bremsen und Federn müssten haltbarer sein

VW Tiguan II

Bauzeit	2016 bis 2024
Motoren	von 115 PS (2.0 TDI) bis 320 PS (R)
Preis	ab 10 000 Euro



DAS IST ER Der Bestseller eine halbe Nummer größer und vielseitiger. Der zweite Tiguan wuchs in alle Richtungen, bietet mehr Platz, Power und Prestige. Die sportliche R-Version liefert satte 320 PS. 2017 erschien der um 20 cm verlängerte Allspace, der sieben Sitze hat. Die Anhängelast stieg auf bis zu 2500 Kilo. Ein Facelift im Herbst 2020 brachte ein modifiziertes Design, ein moderneres Infotainment, Updates für die Fahrassistenten sowie den ersten Benzin-Hybriden.

DAS KANN ER Die Passagiere noch komfortabler befördern und dabei das VW-typische Fahrgefühl vermitteln – die goldene Mitte zwischen straff und streng. Auf dieser

Basis hat der Tiguan viele Gesichter, entweder als Sparer mit Diesel und DSG oder als knackiges Power-SUV mit Allrad, großen Rädern und reichlich PS unter der Haube.

DAS MACHT ÄRGER Im AUTO BILD-Dauertest erhielt ein Tiguan 2.0 TSI die Note 1-. Softwareupdates im Zuge des Dieselskandals können Probleme bereiten. Das Doppelkupplungsgetriebe ruckelt bei nicht penibler Wartung. Der ADAC nennt 26 (!) Rückrufe, etwa wegen schadhafter Anhängevorrichtungen, diverser Airbagprobleme, fehlerhafter Sitze, Stoßdämpfer- und Reifenfehlern, falsch montierter Winterreifen, Brandgefahr am Hybridmodell und am stärksten TDI.

VW Tiguan I

Bauzeit	2007 bis 2016
Motoren	von 110 PS (2.0 TDI) bis 211 PS (2.0 TSI)
Preis	ab 3000 Euro

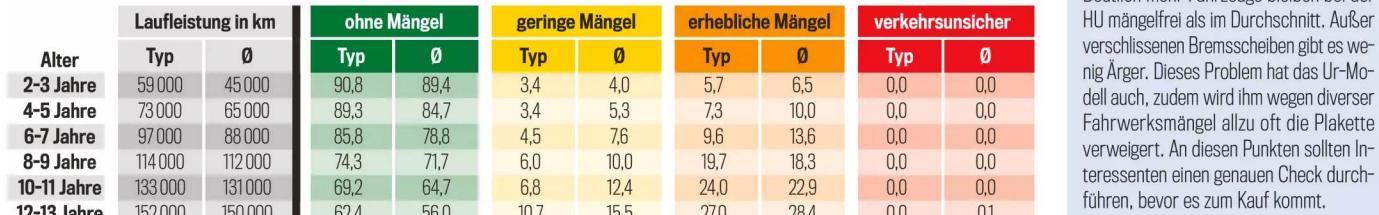


Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	59 000	45 000	90,8	89,4	3,4	4,0	5,7	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	73 000	65 000	89,3	84,7	3,4	5,3	7,3	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	97 000	88 000	85,8	78,8	4,5	7,6	9,6	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	114 000	112 000	74,3	71,7	6,0	10,0	19,7	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	133 000	131 000	69,2	64,7	6,8	12,4	24,0	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	152 000	150 000	62,4	56,0	10,7	15,5	27,0	28,4	0,0	0,1



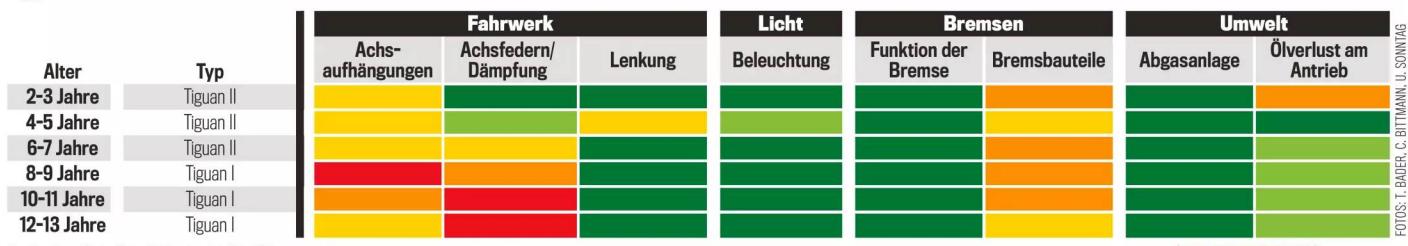
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlschlüssel ab Seite 164

FAHRWERK

Der Tiguan II ist in allen Prüfpunkten unauffällig. Die erste Serie hat ab dem zehnten Jahr Probleme mit gebrochenen Federn sowie ab dem achten Jahr mit den Querlenkern der Achsaufhängungen. Antriebswellen und die Lenkungskomponenten sind aber gut.

LICHT

Hier zeigen alle Tiguan ihre helle Seite. Außer vereinzelter Ärger mit den Blinkern sind alle Werte besser als der Schnitt bis tadellos. Besonders die hintere Beleuchtung ist im Vergleich überaus zuverlässig.



Zweifarbiges Cockpit eines feineren Tiguan II. Im Stil der Zeit liegen Monitor und Klimaeinheit tiefer als heute

BREMSEN

Größter Schwachpunkt sind die Bremscheiben, die leicht überdurchschnittlich häufig verschleißt, was an den hohen Laufleistungen oder falscher Dimensionierung liegen dürfte. Der Rest der Bremsanlage gibt keinen Anlass zur Kritik.

UMWELT

Nur die jüngere Generation zeigt schon beim ersten Prüftermin überdurchschnittlichen Ölverlust. Die Abgasuntersuchung passiert der VW problemlos. Auch die Abgasanlagen sind erfreulich langlebig.

FAZIT

Eine überwiegend grüne Bilanz, die der TÜV-Prüfer beim VW-Bestseller zieht. Deutlich mehr Fahrzeuge bleiben bei der HU mängelfrei als im Durchschnitt. Außer verschlissenen Bremsscheiben gibt es wenig Ärger. Dieses Problem hat das Ur-Modell auch, zudem wird ihm wegen diverser Fahrwerksmängel allzu oft die Plakette verweigert. An diesen Punkten sollten Interessenten einen genauen Check durchführen, bevor es zum Kauf kommt.

Auch der Chef hat kleine Fehler

2026 läuft die Produktion der dritten Touareg-Generation ohne direkten Nachfolger aus. Der bürgerliche Zwilling des Cayenne zeigt viele Stärken und ein paar Schwächen

VW Touareg III

Bauzeit	2018 bis heute
Motoren	231 PS (3.0 TDI) bis 462 PS (R)
Preis	ab 26 900 Euro



DAS IST ER Das Flaggschiff der Marke VW ist ein Oberklasse-SUV. Die dritte Generation nahm durch Leichtbau rund 100 Kilo ab. 4,88 Meter Länge und 1,98 Meter Breite sind weiterhin stattlich. Riesig ist der Laderraum mit bis zu 1800 Liter Volumen. Der stärkste Allradler hat Luftfederung und ein aufwendiges Infotainment im „Innovision-Cockpit“ (bis 2023 gegen Aufpreis). Mit bis zu 462 PS (R) oder 900 Nm Drehmoment (V8 TDI) stark wie ein Büffel. Gebaut in Bratislava (Slowakei) und gebraucht eher selten mit niedrigen Laufleistungen erhältlich.

DAS KANN ER Auf Langstrecken und als Zugfahrzeug brillieren. Der Touareg transportiert bis zu fünf

Personen mit Oberklassekomfort: Die maximale Anhängelast beträgt 3,5 Tonnen. Überdurchschnittlich sind die Offroadfähigkeiten des Groß-SUV. Mit Stecker zum Laden fährt die eHybrid-Variante vor.

DAS MACHT ÄRGER Digitale Ärgernisse wie Infotainmentprobleme. Der Leichtbau führt vereinzelt zu Problemen wie flatternden Motorhauben. Wurden oft schwere Hänger bewegt, ist der zu erwartende Verschleiß höher. Rückrufe wegen mangelhafter Getriebefüllungen, Spannungsrißkorrosion am Fahrwerk, fehlerhafter Antriebe der elektrischen Heckklappe sowie eines falsch eingebauten Seitenairbags vorn links.

VW Touareg II

Bauzeit	2010 bis 2018
Motoren	204 PS (V6 TDI) bis 380 PS (V6 3.0 TSI Hybrid)
Preis	ab 9900 Euro



DAS IST ER Eine beliebte Zugmaschine mit 3500 Kilo Anhängelast – und als Konzernbruder des Porsche Cayenne ein hochwertiges Dickschiff. Die Modelldiät half nicht wirklich, vor allem die Benziner sind durstig.

DAS MACHT ÄRGER Digitale Ärgernisse wie Infotainmentprobleme. Der Leichtbau führt vereinzelt zu Problemen wie flatternden Motorhauben. Wurden oft schwere Hänger bewegt, ist der zu erwartende Verschleiß höher. Rückrufe wegen mangelhafter Getriebefüllungen, Spannungsrißkorrosion am Fahrwerk, fehlerhafter Antriebe der elektrischen Heckklappe sowie eines falsch eingebauten Seitenairbags vorn links.

DAS KANN ER Fein verarbeitet Passagiere verwöhnen, der Touareg ist ein Premiumprodukt mit viel Platz. 2014 gab es ein Facelift mit neuen Designelementen innen wie außen. Stahl- und Luftfahrwerk funktionieren auch im gehobenen Alter gut. 2015 fielen die potenteren V8-Diesel und der Hybrid weg. Einziger Benziner ist der durstige 3,6-Liter-VR6 mit 280 PS. Ab 2016 gab es nur V6-TDI mit 204 oder 262 PS.

DAS MACHT ÄRGER Extras wie Luftfederung, intelligentes Fernlicht oder Keyless-Go leiden mit den Jahren unter Störungen. Teure Reparaturen drohen wegen gelangter Steuerketten und defekten Kettenspannern am V6 TDI. Rückrufe unter anderem wegen austretenden Kraftstoffen, Bremspedalproblemen und unzulässiger Abgasnachbehandlungs-Software.

FAHRWERK

Robust sind die Achsaufhängungen des Touareg II, während die frühen Iller etwas häufiger als im Schnitt an den Querlenkern schwächeln. Achsfedern und Dämpfung bauen ab dem zehnten Jahr leicht ab. Auch ist die Lenkanlage des II häufiger defekt als im Durchschnitt, während das aktuelle Modell hier topsolide abliefer.

LICHT

Top ist die dritte Generation. Blinker und Abblendlicht des Touareg II sind zuverlässig, die übrige Beleuchtung zeigt jedoch nur mäßige Ergebnisse, die aber keinem klaren System folgen.



Överlust und gelängte Ketten sind im gehobenen Alter TDI-Themen

BREMSEN

Trotz Maxi-Gewicht und vieler Kilometer recht solide. Ausnahme: Die Fußbremse der Generation II fällt nach acht Jahren etwas häufiger als im Schnitt durch. Ansonsten ist relativ viel grün.

UMWELT

Rostende Abgasanlagen sind die absolute Ausnahme, ebenso verpatzte Abgasuntersuchungen. Kritisch ist der Ölverlust, beim Touareg II tritt er 1,7- bis 2,8-mal häufiger auf als in der Vergleichsgruppe.

FAZIT

Der VW Touareg wird intensiv genutzt. Insfern sind höhere sechsstellige Laufleistungen auf dem Gebrauchtmärkt üblich. Dennoch passt die Verfassung meist, vor allem die der aktuellen dritten Generation. Aber Achtung: Sie hat punktuell Probleme mit den Achsaufhängungen. Der Vorgänger wird inkontinent, zeigt im Alter öfter mal Ölverlust an Motor oder Getriebe. Reparaturen können dann sehr teuer werden.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	59 000	45 000	93,0	89,4	2,8	4,0	4,1	6,5	0,0	0,0
4-5 Jahre	91 000	65 000	87,5	84,7	3,8	5,3	8,7	10,0	0,0	0,0
6-7 Jahre	120 000	88 000	78,2	78,8	9,7	7,6	12,2	13,6	0,0	0,0
8-9 Jahre	143 000	112 000	74,6	71,7	10,0	10,0	15,4	18,3	0,0	0,0
10-11 Jahre	176 000	131 000	69,1	64,7	15,3	12,4	15,6	22,9	0,0	0,0
12-13 Jahre	205 000	150 000	57,5	56,0	24,2	15,5	18,3	28,4	0,0	0,1



DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel



Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 164

besser ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ schlechter ▼ ▼ ▼ ▼ ▼

FOTOS: T. BAUDER (2), C. BITTMANN

ZAHLENSPIEGEL

► Die komplette Übersicht zu 118 Modellen - Ergebnisse aus den Prüfkapiteln von 9,46 Millionen TÜV-Hauptuntersuchungen

ZAHLENSPIEGEL

Fahrzeugteil/ Mängel	Alter	Durchschnitt	AUDI A1	AUDI A3	AUDI A4
Funktion der Fußbremse	3	0,2	0,4	0,1	0,1
	5	0,2	0,4	0,1	0,1
	7	0,3	0,2	0,2	0,1
	9	0,5	0,3	0,2	0,1
	11	0,8	0,4	0,6	0,1
	13	1,1	0,7	1,3	0,1
Funktion der Feststellbremse	3	0,1	0,0	0,0	0,0
	5	0,1	0,1	0,0	0,0
	7	0,3	0,1	0,1	0,0
	9	0,5	0,0	0,0	0,0
	11	0,9	0,1	0,1	0,0
	13	1,4	0,4	1,0	0,0
Bremsleitungen und -schläuche	3	0,0	0,0	0,0	0,0
	5	0,0	0,0	0,0	0,0
	7	0,1	0,0	0,0	0,0
	9	0,2	0,0	0,2	0,0
	11	0,5	0,2	0,3	0,0
	13	1,2	0,2	0,1	0,0
Bremsscheiben	3	1,1	2,0	0,7	0,0
	5	1,9	3,8	0,9	0,0
	7	2,3	4,3	1,2	0,0
	9	2,9	4,3	2,8	0,0
	11	3,2	4,4	3,1	0,0
	13	3,6	5,5	3,6	0,0
Achsaufhängungen	3	0,2	0,0	0,1	0,0
	5	0,4	0,1	0,1	0,0
	7	0,9	0,6	0,1	1,1
	9	1,9	1,0	0,4	1,1
	11	3,0	1,1	0,7	1,1
	13	4,5	1,8	1,9	3,2
Achsfedern/ Dämpfung	3	0,2	0,1	0,1	0,0
	5	0,4	0,2	0,4	0,0
	7	0,9	1,0	0,7	2,2
	9	1,9	1,6	1,3	4,1
	11	3,0	3,7	3,5	2,4
	13	4,5	4,1	3,8	3,3
Lenkanlage	3	0,0	0,0	0,0	0,0
	5	0,0	0,1	0,0	0,0
	7	0,1	0,1	0,0	0,0
	9	0,1	0,2	0,0	0,0
	11	0,2	0,3	0,0	0,0
	13	0,4	0,2	0,1	0,0
Lenkgelenke	3	0,1	0,0	0,0	0,0
	5	0,2	0,4	0,0	0,0
	7	0,6	0,1	0,1	0,0
	9	0,8	0,0	0,1	0,0
	11	1,6	0,3	0,1	0,0
	13	2,0	1,0	0,2	0,0
Abblendlicht	3	1,6	0,9	0,7	1,4
	5	2,3	1,5	1,2	1,1
	7	3,2	2,9	1,8	1,8
	9	4,2	3,7	2,7	2,1
	11	5,8	5,5	3,8	4,1
	13	7,7	6,9	6,0	6,7
Beleuchtung vorn	3	0,9	0,0	0,0	0,0
	5	1,3	0,0	0,2	0,1
	7	1,8	1,4	0,3	0,7
	9	2,4	1,6	1,8	0,5
	11	2,8	2,1	2,3	2,1
	13	3,4	2,5	2,8	3,0
Beleuchtung hinten	3	0,4	0,1	0,1	0,0
	5	0,9	0,1	0,2	0,0
	7	1,8	0,4	0,3	0,0
	9	3,0	0,9	0,4	1,4
	11	5,3	1,0	0,6	0,7
	13	7,4	1,8	4,0	2,1
Blinker, Warnblinker	3	0,1	0,0	0,0	0,0
	5	0,2	0,0	0,1	0,0
	7	0,4	0,3	0,1	0,0
	9	0,6	0,4	0,2	0,0
	11	1,2	0,6	0,3	0,0
	13	2,7	0,6	4,2	0,0
Ölverlust an Motor und Antrieb	3	0,4	0,0	0,2	0,0
	5	0,7	0,1	0,3	0,0
	7	1,6	0,5	0,7	0,0
	9	3,2	1,0	1,9	1,8
	11	5,3	4,9	4,0	2,1
	13	9,4	11,2	9,0	4,1
Motormanagement, Abgasuntersuchung	3	0,4	0,2	0,2	0,0
	5	0,7	0,2	0,2	0,0
	7	1,3	0,8	0,3	0,0
	9	2,3	0,5	0,5	1,6
	11	1,9	0,7	0,9	1,2
	13	2,1	1,3	1,5	1,4
Abgasanlage	3	0,1	0,0	0,0	0,0
	5	0,1	0,0	0,1	0,0
	7	0,5	0,4	0,3	0,0
	9	1,2	1,6	0,5	0,1
	11	2,4	4,5	1,0	2,3
	13	3,7	6,8	2,3	3,6



Zahlen, bitte!

Alle Mängel zu allen Modellen: Der Zahlenspiegel listet Stärken und Schwächen im Detail auf

SIND SIE AUCH so ein Graf Zahl wie der aus der Sesamstraße? Fahren Sie Tabellen und lange Zahlenreihen mit dem Zeigefinger ab? Dann sind das hier Ihre Seiten. Der Zahlenspiegel umfasst 10800 Tabellenfelder und funktioniert so: Jede der vier Hauptbaugruppen (Bremsen, Fahrwerk, Beleuchtung, Umwelt) hat Untergruppen. So können sie gezielt nach Fehlern fahnden und z. B. im Fahrwerkskapitel schauen, ob Mängel eher die Achsaufhängungen oder die Lenkgelenke be-

treffen. Neben den Unterbaugruppen steht das Fahrzeugalter, eine Spalte weiter die durchschnittliche Mängelquote, und rechts daneben die Mängelquote fürs Modell. Liegt diese über dem Schnitt, ist sie in der Alarmfarbe Rot gekennzeichnet. Seit vorletztem Jahr beleuchtet der AUTO BILD TÜV-Report auch die Altersgruppe der 13-Jährigen. Wichtig, weil unsere Autos immer älter werden. Für den schnellen Überblick und eine bessere Vergleichbarkeit sind Elektromodelle grün unterlegt.



BREMSLEITUNGEN Frisst sich hier der Gammel fest, kann die Bremswirkung im schlimmsten Fall ausbleiben. Gefahr!



BREMSSCHEIBEN Tiefe Riefen, Risse, zu geringe Materialstärke? Dann gibt's keine Plakette. Den Zustand sieht man leicht



FAHRWERK Bei erheblichem Spiel in den Spurstangenköpfen ist keine sichere Radführung mehr gewährleistet



BELEUCHTUNG Übel, wenn das Abblendlicht den Gegenverkehr blendet. Der TÜVachtet auch auf die richtige Einstellung



ÖLVERLUST Gar nicht gut für die Umwelt, zudem können notwendige Reparaturen richtig ins Geld gehen



AUSPUFF Wer häufig Kurzstrecke fährt, riskiert einen löschrigen Endschalldämpfer. Ersatz kostet aber nicht die Welt

FOTOS: S. BECKELEDT, C. BITTMANN, S. KRIEGER, U. TAMM, F. STANGE

	Verbrenner E-Auto	Fahrzeugteil/ Mängel	Alter	Durchschnitt	AUDI A1	AUDI A3	AUDI A4/A5	AUDI A6/A7	AUDI Q2	AUDI Q3	Audi Q4 E-TRON	AUDI Q5	BMW 1er	BMW 2er Active/ Gran Tourer	BMW 3er/4er	BMW 5er/6er	BMW i3	BMW X1	BMW X3/X4	BMW X5/X6	CITROËN BERLINGO	CITROËN C3	CUPRA FORMENTOR	DACIA DUSTER	
BREMSEN	Funktion der Fußbremse	3	0,2	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	-	0,2	0,0	0,2		
FAHRWERK	Achsaufhängungen	5	0,2	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,7	0,1	0,0	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	
Beleuchtung	Abblendlicht	7	0,9	0,6	0,1	1,2	0,3	0,0	0,4	-	0,9	0,3	0,5	1,1	0,2	-	0,4	0,2	0,4	0,2	0,7	0,4	0,2	0,4	
UMWELT	Ölverlust an Motor und Antrieb	9	1,9	1,0	0,4	1,2	1,1	-	1,6	-	1,1	0,0	1,0	1,4	2,2	-	0,6	0,6	0,6	0,6	1,7	1,6	1,6	1,6	
Funktion der Feststellbremse	11	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,2	-	0,0	0,0	1,0	0,9	0,1	-	0,1	0,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1		
Bremsleitungen und -schläuche	13	1,4	0,4	1,0	0,1	0,1	-	0,0	-	0,1	-	1,5	0,4	1,8	0,4	-	2,2	0,1	0,4	1,2	0,5	1,2	1,2	1,2	
Achsfedern/ Dämpfung	15	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lenkanlage	17	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	-	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	-	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	
Bremsscheiben	19	2,9	4,3	2,8	1,2	0,9	-	4,1	-	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	-	1,1	1,5	2,0	2,9	3,4	-	3,1	-	3,8	
Lenkgelenke	21	3,2	4,4	3,1	1,8	1,5	-	4,0	-	1,5	3,3	1,6	2,4	2,4	-	1,6	1,7	1,9	3,7	3,1	-	3,8	-	3,5	
Lenkendichtungen	23	3,6	5,5	3,6	2,0	1,6	-	3,5	-	1,8	3,6	-	21	24	-	24	20	21	4,0	3,9	-	3,5	-	3,5	
Beleuchtung vorn	25	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,6	-	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	
Beleuchtung hinten	27	0,9	1,8	1,4	0,3	0,1	0,4	0,1	0,2	-	0,2	2,4	1,6	2,8	1,6	-	2,3	1,2	3,1	3,4	2,8	-	2,7	-	2,7
Beleuchtung hinten	29	2,4	1,6	1,8	0,3	0,6	-	0,5	-	1,9	2,5	2,3	3,4	2,2	-	21	3,2	3,2	3,6	3,8	-	4,6	-	4,6	
Blinker, Warnblinker	31	2,8	21	23	27	11	-	20	-	24	30	22	38	29	-	25	31	31	32	41	-	40	-	40	
Blinker, Warnblinker	33	3,4	2,5	2,8	3,7	15	-	2,7	-	27	39	44	57	-	30	4,0	4,5	3,9	3,8	-	3,9	-	3,9		
Ölverlust an Motor und Antrieb	35	0,4	0,1	0,1	0,3	0,1	1,2	0,1	0,3	0,6	0,0	0,5	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	-	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	
Motormanagement, Abgasuntersuchung	37	0,9	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	-	14	0,1	0,6	0,2	0,2	0,0	0,4	0,1	0,3	2,3	1,7	-	4,2	-	4,2
Abgasanlage	39	1,8	0,4	0,3	0,7	0,1	0,3	0,9	-	21	0,4	0,9	0,4	0,3	-	12	0,4	0,6	10,5	5,7	-	6,0	-	6,0	
Abgasanlage	41	3,0	0,9	0,4	1,2	0,2	-	1,2	-	13	0,8	0,9	0,6	0,4	-	16	0,8	0,7	12,6	8,4	-	10,4	-	10,4	
Ölverlust an Motor und Antrieb	43	5,3	10	0,6	0,8	0,6	-	1,6	-	16	2,1	0,9	1,1	0,7	-	0,7	4,1	0,5	16,9	10,6	-	12,1	-	12,1	
Motormanagement, Abgasuntersuchung	45	7,4	18	4,0	27	13	-	2,3	-	38	5,6	-	21	16	-	0,8	4,3	3,3	16,3	14,5	-	12,3	-	12,3	
Blinker, Warnblinker	47	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
Blinker, Warnblinker	49	0,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,0	0,4	-	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	-	0,3	0,2	0,4	2,2	1,5	-	0,2	-	0,2
Ölverlust an Motor und Antrieb	51	0,6	0,4	0,2	0,2	0,3	-	0,4	-	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	-	0,5	0,5	0,4	2,1	1,2	-	0,7	-	0,7	
Motormanagement, Abgasuntersuchung	53	9,4	11,2	9,0	41	9,4	-	2,2	-	38	78	-	79	11,0	-	63	5,3	16,3	13,3	11,7	-	5,8	-	5,8	
Abgasanlage	55	0,4	0,2	0,2	0,5	0,6	0,1	0,3	0,0	0,3	0,2	0,2	0,3	0,6	0,0	0,2	0,3	0,8	-	0,2	0,3	0,4	-	0,4	
Abgasanlage	57	0,7	0,2	0,2	0,5	0,4	0,1	0,1	-	0,3	0,3	0,5	0,7	1,7	0,0	0,4	1,2	1,5	1,1	0,5	-	1,3	-	1,3	

ZAHLENSPIEGEL

	Verbrenner E-Auto	Fahrzeugteil/ Mängel	Alter	Durchschnitt	DACIA SANDERO	DACIA SPRING	FIAT 500	FIAT 500E	FIAT PANDA	FORD B-MAX	FORD C-MAX	FORD ECOSPORT	FORD FIESTA	FORD FOCUS	FORD KUGA	FORD MONDEO	FORD PUMA	FORD S-MAX	HYUNDAI i10	HYUNDAI i20	HYUNDAI i30	HYUNDAI iONIQ 5	HYUNDAI IX35/ TUCSON	HYUNDAI KONA
BREMSEN	Funktion der Fußbremse	3	0,2	0,1	0,5	0,2	0,3	0,2	-	-	0,4	0,0	0,1	0,1	0,3	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	
	Funktion der Fußbremse	5	0,2	0,3	-	0,4	-	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,3	0,2	0,1	0,1	
	Funktion der Feststellbremse	7	0,3	0,3	-	0,4	-	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	0,4	0,4	-	0,1	0,3	
	Funktion der Feststellbremse	9	0,5	0,7	-	0,7	-	1,0	0,2	0,2	0,6	0,4	0,2	0,2	0,5	-	0,1	0,9	1,7	1,4	-	0,2	-	
	Bremsleitungen und -schläuche	11	0,8	1,7	-	1,0	-	1,2	0,5	0,4	-	0,6	0,4	0,3	0,1	-	0,6	1,8	1,8	1,9	-	1,5	-	
	Bremsleitungen und -schläuche	13	1,1	2,7	-	1,2	-	2,1	0,6	0,6	-	0,6	0,7	0,2	0,4	-	0,3	2,7	4,5	2,6	-	1,5	-	
	Bremsscheiben	3	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Bremsscheiben	5	0	0,1	-	0,1	-	0,0	-	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,2	-	1,0	0,2	
	Bremsscheiben	7	0,1	0,1	-	0,1	-	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	-	0,2	0,0	0,0	0,1	-	0,0	0,2	
	Bremsscheiben	9	0,2	0,1	-	0,3	-	0,2	0,1	0,2	0,3	0,1	0,4	0,0	0,1	-	0,6	0,1	0,2	-	0,1	-	0,1	
FAHRWERK	Achsaufhängungen	11	0,5	0,2	-	0,5	-	0,6	0,2	0,3	-	0,2	0,7	0,1	0,5	-	0,6	1,4	2,7	4,1	-	3,3	-	
	Achsaufhängungen	13	1,2	1,0	-	0,6	-	0,4	0,2	0,8	-	0,3	1,1	0,2	0,3	-	0,4	1,1	3,2	3,8	-	3,8	-	
	Achsfedern/ Dämpfung	3	1,1	0,9	0,5	0,3	0,1	0,6	-	-	0,0	0,6	4,4	3,2	4,0	0,7	1,5	0,5	0,7	0,9	0,9	0,1	0,6	
	Achsfedern/ Dämpfung	5	1,9	2,0	-	1,9	-	2,3	-	1,0	0,3	1,5	4,0	2,9	2,3	2,2	2,4	2,2	2,4	2,5	1,3	2,5	-	1,7
	Achsfedern/ Dämpfung	7	2,3	2,5	-	3,1	-	3,1	2,3	1,5	0,8	1,6	1,8	4,5	2,7	-	2,9	8,9	21	38	-	25	3,7	
	Achsfedern/ Dämpfung	9	2,9	3,4	-	3,8	-	3,5	1,9	1,7	1,6	2,2	2,5	2,9	-	3,3	9,3	3,3	4,0	-	2,7	-		
	Achsfedern/ Dämpfung	11	3,2	3,6	-	4,3	-	4,6	2,4	2,2	-	2,3	2,7	2,3	2,7	-	3,0	9,3	4,9	5,2	-	5,9	-	
	Achsfedern/ Dämpfung	13	3,6	4,1	-	3,8	-	3,7	2,8	2,7	-	2,5	3,1	2,6	3,1	-	2,8	2,6	6,4	6,6	-	5,1	-	
	Lenkanlage	3	0,2	0,0	4,1	0,1	0,1	0,8	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Lenkanlage	5	0	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	-	0,0	
	Lenkgelenke	7	0,1	0,1	-	0,1	-	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	-	0,1	0,4	0,0	0,1	-	0,0	0,1	
	Lenkgelenke	9	0,1	0,2	-	0,1	-	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	-	0,1	0,5	0,1	0,1	-	0,2	-	
	Lenkgelenke	11	0,2	0,4	-	0,1	-	0,0	0,1	0,2	-	0,1	0,2	0,0	0,5	-	0,6	1,1	0,1	0,4	-	0,1	-	
	Lenkgelenke	13	0,4	2,0	-	0,2	-	0,4	0,2	0,2	-	0,6	0,3	0,7	2,0	-	2,1	14	12	12	-	3,5	-	
BELEUCHTUNG	Abblendlicht	3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Beleuchtung vorn	5	0,2	0,1	0,5	0,4	0,2	0,3	-	-	0,1	0,1	0,2	0,4	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
	Beleuchtung vorn	7	0,9	2,1	-	2,1	-	1,9	-	2,2	3,8	2,4	2,1	2,7	3,4	2,2	3,2	16	13	12	-	1,3	1,1	
	Beleuchtung vorn	9	2,4	3,5	-	3,3	-	2,8	5,4	2,6	2,7	2,5	3,2	4,7	3,7	-	3,9	2,2	25	38	-	2,2	-	
	Beleuchtung hinten	11	2,8	3,2	-	4,6	-	1,8	4,6	4,5	-	2,1	4,4	5,2	3,7	-	5,2	28	27	37	-	4,7	-	
	Beleuchtung hinten	13	3,4	2,9	-	4,8	-	0,5	6,6	4,2	-	3,8	4,8	4,1	5,2	-	5,0	0,8	2,2	49	-	6,0	-	
	Blinker, Warnblinker	3	0,4	0,8	1,3	0,6	0,2	1,3	-	-	0,4	0,2	0,2	0,1	0,8	0,2	1,0	0,7	0,4	0,2	0,1	0,2	0,3	
	Blinker, Warnblinker	5	0,9	3,7	-	1,2	-	0,8	-	12	1,7	0,4	1,0	0,5	25	0,3	24	14	12	0,8	-	0,4		
	Blinker, Warnblinker	7	1,8	5,3	-	1,8	-	2,3	2,9	21	2,6	0,7	23	11	4,6	-	42	24	28	13	-	1,3	0,9	
	Blinker, Warnblinker	9	3	7,9	-	3,1	-	3,7	5,6	4,3	5,4	5,5	2,9	2,5	7,3	-	70	54	40	44	-	1,9	-	
Umwelt	Överlust an Motor und Antrieb	11	5,3	8,1	-	3,5	-	3,5	8,0	7,1	-	6,6	5,1	5,1	12,9	-	161	75	121	90	-	81	-	
	Överlust an Motor und Antrieb	13	7,4	8,8	-	7,7	-	7,4	9,1	8,9	-	10,5	4,9	11,5	14,0	-	15,3	16,9	127	16,0	-	11,2	-	
	Motormanagement, Abgasuntersuchung	3	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	-	-	0,3	0,2	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	
	Abgasanlage	5	0,2	0,1	-	0,1	-	0,4	-	0,1	0,5	0,4	0,1	0,8	0,4	0,1	0,4	0,2	0,8	0,3	-	0,3	0,2	
	Abgasanlage	7	0,4	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	-	-	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Abgasanlage	9	1,2	0,3	-	3,3	-	4,9	1,3	1,5	0,0	3,0	3,9	3,0	0,2	-	1,0	0,1	0,3	0,2	-	0,7	-	
	Abgasanlage	11	2,4	0,8	-	4,8	-	4,8	2,3	2,7	-	4,4	5,7	4,9	7,5	-	5,9	0,3	0,4	0,5	-	1,7	-	
	Abgasanlage	13	3,7	5,3	-	7,7	-	7,8	3,4	6,3	-	6,1	8,8	5,0	9,4	-	7,7	1,2	0,7	3,3	-	2,3	-	

	Verbrenner E-Auto	Fahrzeugteil/ Mängel	Alter	Durchschnitt	HYUNDAI KONA ELEKTRO	KIA CEE'D	KIA PICANTO	KIA SPORTAGE	MAZDA 2	MAZDA 3	MAZDA CX-3	MAZDA CX-5	MERCEDES A-KLASSE	MERCEDES B-KLASSE	MERCEDES C-KLASSE	MERCEDES E-KLASSE	MERCEDES GLC	MERCEDES M/GLE	MINI	MINI COOPER SE	MITSUBISHI SPACE STAR	NISSAN MICRA	NISSAN QASHQAI	OPEL ADAM			
BREMSEN	Funktion der Fußbremse	3	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-			
FAHRWERK	Achsaufhängungen	5	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5		
Beleuchtung	Abblendlicht	7	0,9	-	0,7	0,7	0,5	0,4	0,3	0,1	0,1	0,2	0,2	1,5	3,9	3,9	0,2	0,2	0,2	0,1	4,4	1,2	0,4	1,2	0,4		
Umwelt	Ölverlust an Motor und Antrieb	9	1,9	-	2,6	4,2	0,8	1,2	2,1	2,1	1,0	3,5	0,4	4,8	2,8	8,4	0,3	0,3	0,5	4,7	4,4	1,5	1,5	1,5	1,5		
	Motormanagement, Abgasuntersuchung	11	3	-	3,6	6,4	4,5	7,5	5,3	-	9,3	0,6	0,5	6,6	7,9	22	0,4	0,7	0,7	4,6	9,0	8,1	3,9	8,1	3,9		
	Abgasanlage	13	4,5	-	13,1	8,9	9,0	11,9	6,2	-	12,5	3,3	2,0	11,3	12,4	6,7	19	1,1	-	10,5	16,9	6,8	16,9	6,8	-		
	Funktion der Feststellbremse	3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-		
	Bremsleitungen und -schläuche	5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Bremsscheiben	7	0,1	-	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkanlage	9	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	-	
	Lenkgelenke	11	3	-	0,2	0,1	0,1	0,4	1,0	1,0	0,7	-	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	
	Bremsleitung	13	4,5	-	12,1	8,9	9,0	11,9	6,2	-	12,5	3,3	2,0	11,3	12,4	6,7	19	1,1	-	10,5	16,9	6,8	16,9	6,8	-		
	Achsfedern/ Dämpfung	3	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	-	
	Lenkung	5	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,4	0,0	0,1	0,0	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5	
	Lenkung	7	0,9	-	0,2	0,1	0,1	0,4	1,4	0,5	0,4	0,2	0,2	0,5	0,3	0,1	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5	-	
	Lenkung	9	1,9	-	0,3	0,6	0,3	0,3	1,0	2,7	0,8	2,1	0,8	1,0	2,2	0,8	1,0	1,1	-	0,3	0,6	2,3	4,2	2,3	-		
	Lenkung	11	3	-	0,7	0,7	0,8	1,3	6,3	-	3,7	1,8	1,3	1,2	3,3	4,9	21	2,9	-	0,3	0,6	5,2	7,8	2,7	-		
	Lenkung	13	4,5	-	12,1	8,9	9,0	11,9	6,2	-	12,5	3,3	2,0	11,3	12,4	6,7	19	1,1	-	11	11	9,8	11	9,8	-		
	Lenkung	3	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	7	0,1	-	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	9	0,1	-	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	11	0,2	-	0,3	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	13	0,4	-	14	2,0	2,2	1,0	0,7	-	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-		
	Lenkung	3	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	7	0,1	-	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	9	0,2	-	0,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-	
	Lenkung	11	0,3	-	10,2	8,4	8,4	2,7	3,0	-	3,6	1,0	5,1	0,8	3,0	1,3	2,7	11,5	-	6,6	6,6	5,0	6,3	4,5	6,3	-	
	Lenkung	13	0,4	-	7,2	5,5	9,7	6,9	7,1	-	5,2	3,6	1,3	1,5	21	2,0	10	3,4	-	2,0	3,9	3,9	2,0	3,9	2,0	-	
	Lenkung	3	0,4	0,2	0,4	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	-	
	Lenkung	5	0,9	0,3	0,5	0,8	0,5	0,7	0,1	0,4	0,3	0,5	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	7	1,8	-	3,5	2,1	2,5	2,6	5,6	4,1	4,5	14	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	
	Lenkung	9	2,4	-	4,7	2,0	2,7	5,3	5,0	3,6	4,0	0,9	0,1	0,1	0,2	0,5	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
	Lenkung	11	2,8	-	4,2	3,4	7,9	6,0	6,0	-	5,5	0,8	0,9	11	0,2	12	0,9	2,2	-	0,9	4,1	3,9	2,9	3,9	2,9	-	
	Lenkung	13	3,4	-	7,2	5,5	9,7	6,9	7,1	-	5,2	3,6	1,3	1,5	21	2,0	10	3,4	-	2,0	3,9	3,9	2,9	3,9	2,9	-	
	Lenkung	3	0,4	0,2	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	-	
	Lenkung	5	0,9	0,3	0,5	0,8	0,5	0,1	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	-
	Lenkung	7	1,8	-	4,0	0,8	0,9	14	15	1,5	0,7	0,3	4,9	0,4	0,4	0,4	0,3	10	12	-	2,8	2,2	1,2	18	1,2	-	
	Lenkung	9	3	-	5,6	1,5	0,9	21	18	2,7	2,6	0,5	5,3	0,8	4,9	0,4	11	1,3	-	4,8	5,6	3,8	2,9	3,8	2,9	-	
	Lenkung	11	5,3	-	10,2	8,4	8,4	2,7	3,0	-	3,6	1,0	5,1	0,8	3,0	1,3	2,7	11,5	-	6,6	6,6	5,0	6,3	4,5	6,3	-	
	Lenkung	13	7,4	-	16,2	13,4	9,6	6,5	10,1	-	3,2	25	4,9	16	1,6	16	1,6	16	1,6	16	1,6	16	1,6	16	1,6	-	
	Lenkung	3	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	-	
	Lenkung	5	0,2	0																							

ZAHLENSPIEGEL

	Verbrenner E-Auto	Alter	Durchschnitt	OPEL ASTRA	OPEL CORSA	OPEL CORSA-E	OPEL CROSS- LAND X/MERIVA	OPEL GRANDLAND/X	OPEL INSIGNIA	OPEL MOKKA	OPEL MOKKA-E	PEUGEOT 208	PEUGEOT 207/208	PEUGEOT 308	PEUGEOT E-208	RENAULT CLIO	RENAULT CAPTUR	RENAULT MÉGANE	RENAULT TWINGO	RENAULT TWINGO Z.E.	RENAULT ZOE	SEAT ALHAMBRA	SEAT ARONA
BREMSEN	Funktion der Fußbremse	3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	-	0,1	0,1	0,2	1,6	0,1	0,4	0,2	0,2	0,2
		5	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,1	0,2	0,4	0,6	0,2	-	0,3	0,3	0,2
	Funktion der Feststellbremse	7	0,3	0,2	1,8	-	0,3	0,1	0,2	0,5	-	0,3	0,5	0,3	-	0,5	0,8	0,8	0,2	-	1,4	0,2	0,3
		9	0,5	0,2	1,6	-	0,7	-	0,4	0,6	-	0,8	0,6	0,4	-	0,5	1,1	1,1	0,1	-	-	0,3	-
		11	0,8	0,9	2,0	-	0,9	-	0,7	0,9	-	1,5	0,9	0,3	-	2,3	1,6	0,7	2,4	-	-	0,3	-
		13	1,1	1,4	2,0	-	0,9	-	0,9	-	-	0,8	0,5	-	-	11	12	3,9	-	-	0,4	-	-
	Bremsleitungen und -schläuche	3	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,1	0,3	0,4	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
		5	0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	-	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	-	0,0	0,1	0,0
	Bremsscheiben	7	0,1	0,1	0,1	-	0,1	0,0	0,0	0,1	-	0,0	0,1	0,0	-	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	-	0,0	0,1
		9	0,2	0,1	0,2	-	0,1	-	0,1	0,1	-	0,1	0,1	-	-	0,0	0,6	0,3	0,1	-	-	0,2	-
FAHRWERK	Achsaufhängungen	11	0,5	0,3	0,5	-	0,2	0,3	0,1	0,1	-	0,2	0,3	0,1	-	0,7	1,8	1,4	0,5	-	-	0,1	-
		13	1,2	0,4	0,5	-	0,2	-	0,3	-	-	0,3	0,5	-	-	1,9	1,5	0,8	-	-	0,1	-	-
	Achsfedern/ Dämpfung	3	1,1	2,4	2,0	2,2	3,0	1,3	1,5	1,5	1,4	1,9	2,5	-	2,7	0,3	0,9	3,4	1,2	0,6	3,1	1,5	3,7
		5	1,9	2,0	3,5	1,8	6,0	2,2	1,6	0,9	-	2,7	4,0	3,8	-	1,7	1,7	2,2	2,3	-	3,1	3,9	3,5
		7	2,3	2,5	1,9	-	6,4	4,2	1,8	1,4	-	5,4	2,9	3,4	-	1,6	2,6	4,0	3,2	-	2,1	4,0	3,4
		9	2,9	2,7	2,2	-	2,1	-	2,0	2,2	-	5,5	3,1	4,8	-	2,1	2,8	4,2	3,5	-	-	3,5	-
		11	3,2	3,3	2,6	-	2,8	-	2,6	2,8	-	5,8	3,3	4,4	-	2,3	3,1	5,4	2,5	-	-	3,7	-
		13	3,6	3,8	3,1	-	4,0	-	3,0	-	-	6,5	5,4	-	-	6,0	6,1	3,3	-	-	4,2	-	-
	Lenkanlage	3	0,2	0,1	0,1	1,7	0,2	0,1	0,1	1,8	3,5	2,0	0,5	-	0,7	0,0	0,1	0,7	0,2	0,2	0,3	0,0	0,0
		5	0,4	0,1	0,1	0,5	0,7	0,2	0,2	0,2	-	0,7	0,3	0,4	-	0,7	0,3	0,6	1,5	-	4,8	4,4	0,1
Beleuchtung	Achsfedern/ Dämpfung	7	0,9	0,2	0,5	-	1,5	1,2	0,3	1,8	-	0,9	0,7	1,7	-	1,4	4,4	1,7	3,1	-	10,7	4,2	0,2
		9	1,9	0,9	1,2	-	0,3	-	0,8	4,5	-	2,2	1,4	3,6	-	4,4	7,4	2,5	7,3	-	-	3,3	-
		11	3	0,8	1,5	-	0,9	-	1,8	8,3	-	2,7	1,9	2,2	-	6,3	7,8	7,3	9,8	-	-	3,5	-
		13	4,5	2,0	2,6	-	2,6	-	3,0	-	-	5,5	5,0	-	-	7,4	10,4	10,5	-	-	3,8	-	-
	Lenklenke	3	0,2	0,1	0,2	0,1	4,7	0,1	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	-	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
		5	0,4	0,1	0,2	0,1	6,8	0,1	0,3	0,1	-	0,3	0,4	0,0	-	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,0	0,1	0,1
		7	0,9	0,2	1,8	-	6,6	0,4	0,5	0,9	-	0,2	0,3	0,4	-	0,2	0,6	0,3	0,6	-	0,9	0,4	0,2
		9	1,9	0,4	3,9	-	2,2	-	4,7	1,4	-	0,8	0,5	1,2	-	0,8	3,7	0,6	1,4	-	-	1,7	-
		11	3	4,0	6,2	-	4,3	-	6,2	2,1	-	1,2	0,3	1,5	-	3,8	4,1	7,5	5,7	-	-	1,9	-
		13	4,5	4,9	9,0	-	3,4	-	7,9	-	-	5,5	21	-	-	9,0	7,9	7,8	-	-	5,4	-	-
Umwelt	Abblendlicht	3	1,6	3,0	1,9	1,6	14	1,0	1,2	1,7	1,0	11	1,0	-	0,8	12	23	18	2,0	1,3	1,3	2,6	1,5
		5	2,3	2,9	2,4	1,0	2,3	1,5	1,8	2,5	-	0,5	1,5	3,2	-	2,0	2,9	4,0	2,4	-	2,0	2,2	1,7
		7	3,2	3,8	5,1	-	3,0	2,6	2,5	2,7	-	4,6	5,6	3,5	-	2,9	52	49	39	-	3,7	3,0	2,6
		9	4,2	41	5,8	-	4,2	-	5,1	3,8	-	5,7	6,2	3,8	-	3,8	78	56	41	-	-	3,6	-
		11	5,8	5,7	8,2	-	5,5	-	6,9	54	-	6,9	76	5,2	-	4,2	96	85	74	-	-	4,7	-
		13	7,7	6,9	9,8	-	7,2	-	10,8	-	-	14,7	11,6	-	-	14,6	95	12,7	-	-	5,5	-	-
	Beleuchtung vorn	3	0,9	1,1	0,6	1,1	0,7	1,8	2,0	3,2	2,8	1,3	0,0	-	0,0	0,0	11	21	0,1	0,3	12	21	2,0
		5	1,3	1,2	11	0,3	2,0	2,9	1,2	2,1	-	1,0	0,1	2,7	-	16	15	16	0,8	-	1,5	19	1,8
		7	1,8	2,1	2,0	-	2,6	3,5	1,5	1,7	-	3,2	3,1	3,0	-	24	1,3	1,6	0,9	-	0,5	21	1,6
		9	2,4	2,6	2,1	-	3,3	-	4,7	2,7	-	3,2	2,5	2,8	-	28	2,3	2,3	0,7	-	-	2,4	-
Beleuchtung	Beleuchtung hinten	11	2,8	2,6	19	-	2,6	-	5,4	3,4	-	3,1	2,2	3,7	-	25	26	33	3,5	-	-	2,7	-
		13	3,4	3,3	3,5	-	2,9	-	8,7	-	-	13,1	9,5	-	-	3,9	4,7	3,4	-	-	2,5	-	-
	Blinker, Warnblinker	3	0,4	0,4	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,5	0,1	0,1	0,6	0,4	0,4	0,3	0,1	
		5	0,9	0,6	0,4	0,1	0,2	0,1	0,4	0,9	-	0,1	1,0	1,9	-	1,7	0,7	2,0	1,7	-	1,2	0,5	
		7	1,8	1,0	1,6	-	0,2	0,4	0,4	18	-	10,0	91	51	-	30	26	33	31	-	4,3	0,7	
		9	3	1,8	2,7	-	1,8	-	5,9	33	-	10,0	97	9,8	-	50	46	39	4,8	-	-	11	-
		11	5,3	5,0	11,7	-	2,3	-	8,8	3,8	-	10,2	10,8	9,2	-	5,7	4,9	12,0	14,9	-	-	2,8	-
		13	7,4	6,5	12,5	-	3,4	-	9,8	-	-	13,1	9,5	-	-	15,9	15,0	16,6	-	-	3,8	-	-
		15	9,4	24	20,1	-	21,8	-	21,7	-	-	13,1	13,8	-	-	101	75	97	-	-	5,5	-	-
	Överlust an Motor und Antrieb	3	0,4	0,3	0,2	0,0	0,6	0,1	0,9	0,3	0,0	0,2	0,2	-	0,0	0,3	0,1	1,2	0,0	0,0	0,1	0,0	
Umwelt	Motormanagement, Abgasuntersuchung	5	0,7	1,0	0,6	0,0	14	0,7	24	24	-	0,8	0,7	1,3	-	0,2	0,2	0,6	12	-	0,1	1,0	0,3
		7	1,3	1,3	1,5	-	1,0	18	10,2	1,1	-	0,8	1,2	2,8	-	0,4	0,9	1,6	22	-	0,0	0,7	0,3
		9	2,3	1,4	2,3	-	0,8	-	4,6	2,0	-	2,2	25	4,2	-	2,3	16	32	4,7	-	-	12	-
		11	1,9	1,7	1,7	-	1,0	-	1,9	1,4	-	2,7	5,0	5,0	-	1,7	14	4,1	10	-	-	22	-
		13	2,1	2,0	2,6	-	2,1	-	2,2	-	-	3,1	54	-	-	2,3	2,8	15	-	-	3,0	-	-
	Abgasanlage	3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,6	0,0	0,0	0,1	0,1	-	0,0	0,0	0,1	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	
		5	0,1	0,2	0,1	0,0	12	0,1	0,4	0,4	-	0,1	0,1	0,2	-	0,1	0,1	0,2	0,7	-	0,0	0,2	0,0
		7	0,5	0,4	0,2	-	25	0,2	0,7	1,6	-	2,9	3,7	1,2	-	0,2	0,3	0,5	18	-	0,0	0,2	0,1
		9	1,2	0,8	1,5	-	0,5	-	1,3	1,7	-	4,7	5,9	1,9	-	0,8	0,7	0,8	3,4	-	-	0,7	-
		11	2,4	2,6	3,6	-	1,5	-	2,4	1,5	-	9,8	11,6	2,6	-	1,7	12	11	14	-	-	1,1	-
		13	3,7	4,5	5,6	-	2,1	-	2,8	-	-	10,6	3,7	-	-	2,8	2,2	2,3	-	-	3,0	-	-

	Verbrenner E-Auto	Fahrzeugteil/ Mängel	Alter	Durchschnitt	SEAT ARONA	SEAT IBIZA	SEAT LEON	SKODA CITIGO	SKODA ENYAQ	SKODA FABIA	SKODA KAMIQ	SKODA KAROQ/ YETI	SKODA KODIAQ	SKODA OCTAVIA	SKODA SCALA/ RAPID	SKODA SUPERB	SMART FORTWO	SUZUKI SWIFT	SUZUKI VITARA	TESLA MODEL 3	TESLA MODEL Y	TOYOTA AURIS/ COROLLA	TOYOTA AYGO	TOYOTA YARIS	
BREMSEN	Funktion der Fußbremse	3	0,2	0,1	0,3	0,2	-	1,2	0,2	0,3	0,1	0,0	0,2	0,1	0,5	0,6	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	
FAHRWERK	Achsaufhängungen	5	0,2	0,1	0,4	0,1	0,3	-	0,5	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,4	0,4	0,1	0,1	0,3	0,2	0,1	0,3	0,2	
Beleuchtung	Abblendlicht	7	0,3	0,1	0,4	0,1	0,7	-	0,8	-	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	
UMWELT	Ölverlust an Motor und Antrieb	9	0,5	0,2	0,2	0,3	1,3	-	1,1	-	0,4	-	0,2	0,2	0,6	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	0,5	
	Motormanagement, Abgasuntersuchung	11	0,8	-	1,7	0,5	-	2,2	-	1,5	-	0,5	-	0,3	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
	Abgasanlage	13	1,1	-	2,4	1,4	2,1	-	2,1	-	0,8	-	1,2	-	0,7	1,3	1,5	1,3	-	0,7	0,7	0,3	1,2	1,2	
	Funktion der Feststellbremse	3	0,1	0,0	0,0	0,0	-	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Bremsleitungen und -schläuche	5	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	
	Bremsscheiben	7	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
		9	0,5	0,0	0,8	0,1	0,8	-	0,4	-	0,6	-	0,2	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5	0,8	0,3	0,5	0,5
		11	0,9	-	2,1	0,2	1,4	-	0,9	-	0,6	-	0,2	0,3	0,3	0,3	0,7	-	-	0,7	0,7	0,4	0,7	1,0	
		13	1,4	-	2,9	2,2	1,9	-	1,8	-	0,8	-	1,4	-	0,7	0,6	0,7	-	1,4	-	1,4	1,6	1,6	1,0	1,2
		3	0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		5	0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		7	0,1	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		9	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	-	0,0	-	0,1	-	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	-	-	0,1	0,5	0,2	0,1	0,2	0,1
		11	0,5	-	0,1	0,1	0,3	-	0,2	-	0,0	-	0,1	0,3	0,2	0,2	0,1	-	-	0,1	2,5	0,7	0,1	2,0	0,7
		13	1,2	-	0,3	0,1	0,3	-	0,3	-	0,1	-	0,1	-	0,7	0,7	0,7	-	0,7	0,5	0,2	0,8	2,8	0,9	1,2
		3	1,1	0,6	1,0	1,1	-	0,0	1,0	4,2	0,7	1,2	0,8	4,1	2,2	0,9	1,1	0,1	3,1	2,8	2,6	2,7	1,4	1,4	1,4
		5	1,9	1,2	2,8	0,7	2,6	-	2,1	4,3	1,1	1,9	1,3	4,3	4,3	2,1	2,0	0,9	7,6	-	4,7	4,4	1,9	4,4	1,9
		7	2,3	2,2	2,5	1,6	1,9	-	3,5	-	2,3	2,5	2,2	4,5	3,5	2,6	16	14	-	-	3,7	4,2	3,0	3,0	3,0
		9	2,9	4,2	4,5	2,2	2,0	-	4,5	-	3,6	-	2,6	5,9	4,2	3,1	2,3	1,8	-	-	2,9	4,3	4,1	4,1	4,1
		11	3,2	-	4,5	2,5	1,9	-	4,9	-	4,1	-	3,0	6,4	2,8	0,8	2,4	-	-	3,3	4,7	4,4	4,4	4,4	4,4
		13	3,6	-	4,3	4,1	2,5	-	5,4	-	4,2	-	3,7	0,9	3,1	4,9	-	-	6,2	4,9	4,2	4,2	4,2	4,2	
		3	0,2	0,1	0,0	0,1	-	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		5	0,4	0,2	0,0	0,2	0,2	-	0,3	0,0	0,5	1,1	0,6	0,1	0,7	0,7	0,1	0,0	2,2	-	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1
		7	0,9	0,2	0,3	0,1	0,4	-	1,2	-	0,2	0,4	0,3	0,8	0,3	1,0	0,1	0,0	-	-	0,3	0,5	0,8	0,8	0,8
		9	1,9	0,2	1,8	0,3	1,0	-	1,4	-	1,3	-	0,4	1,4	0,5	1,1	0,4	1,0	-	-	1,3	0,9	0,5	0,5	0,5
		11	3	-	1,9	0,5	0,8	-	1,5	-	2,3	-	0,8	2,1	2,5	1,6	1,3	1,3	-	-	1,8	2,7	0,6	2,7	0,6
		13	4,5	-	2,7	2,1	1,2	-	2,3	-	3,0	-	3,0	-	4,5	2,4	1,9	6,0	-	-	2,3	3,2	0,9	3,2	0,9
		3	0	0,0	0,1	0,0	-	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		5	0	0,1	0,0	0,1	0,0	-	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		7	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		9	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	-	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0
		11	0,2	-	0,4	0,3	0,2	-	0,1	-	0,1	-	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	-	-	0,8	0,2	0,1	0,1	0,1
		13	0,4	-	1,5	0,4	0,1	-	0,1	-	0,2	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6
		3	0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		5	0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		7	0,1	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		9	0,2	0,1	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		11	0,4	-	1,7	0,6	1,3	-	0,4	-	1,0	-	0,6	-	0,6	0,1	2,4	1,2	-	-	1,0	1,1	0,9	1,9	1,7
		13	2,7	-	2,1	2,6	2,9	-	4,0	-	2,5	-	5,4	-	5,8	1,2	1,9	3,3	-	-	4,5	3,4	2,1	3,4	2,1
		3	0,4	0,1	0,0	0,2	-	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		5	0,7	0,2	0,3	0,2	1,0	-	0,2	0,0	0,2	0,4	0,5	0,1	0,6	0,5	0,3	0,4	0,0	-	0,5	1,3	0,6	0,3	0,2
		7	1,6	0,8	0,9	0,8	1,0	-	0,9	-	0,5	1,2	2,0	0,7	2,0	13	0,6	0,8	-	-	0,5	1,3	0,6	1,3	0,6
		9	3,2	1,2	3,8	3,3	0,8	-	2,5	-	3,7	-	4,5	2,8	4,0	24	22	18	-	-	0,7	1,9	1,0	1,0	1,0
		11	5,3	-	8,3	4,2	1,1	-	10,9	-	7,0	-	5,7</td												

ZAHLENSPIEGEL

	Verbrenner E-Auto	Fahrzeugteil/ Mängel	Alter	Durchschnitt	TOYOTA YARIS CROSS	VOLVO XC60	VW BEETLE	VW CADDY	VW E-UP	VW GOLF	VW GOLF PLUS/ SPORTSVAN	VW ID.3	VW ID.4/I.D.5	VW PASSAT	VW POLO	VW SHARAN	VWT-CROSS	VWT-ROC	VW TIGUAN	VW TOUREG	VW TOURAN	VW UP
BREMSEN	Funktion der Fußbremse	3	0,2	0,0	0,0	-	0,3	0,6	0,2	-	0,5	1,1	0,3	0,3	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,3	
		5	0,2	-	0,0	-	0,8	0,8	0,1	0,0	0,5	-	0,4	0,2	0,2	0,2	0,0	0,1	0,2	0,1	0,5	
		7	0,3	-	0,0	0,1	1,2	-	0,1	0,0	-	-	0,1	0,2	0,2	-	0,0	0,1	0,2	0,1	1,1	
		9	0,5	-	0,1	0,7	0,9	-	0,2	0,1	-	-	0,1	0,9	0,2	-	0,2	0,5	0,1	0,1	1,8	
		11	0,8	-	0,0	1,8	0,6	-	0,7	0,5	-	-	0,4	1,6	0,3	-	-	0,2	0,4	0,8	2,8	
	Funktion der Feststellbremse	13	1,1	-	0,3	1,1	0,9	-	1,0	0,8	-	-	0,6	2,3	0,4	-	-	0,4	0,6	1,3	3,7	
		3	0,1	0,0	0,0	-	0,0	0,1	0,0	-	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	
		5	0,1	-	0,0	-	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	-	-	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	
		7	0,3	-	0,0	0,7	0,1	-	0,1	0,0	-	-	0,0	0,3	0,1	-	0,0	0,1	0,1	0,1	0,3	
		9	0,5	-	0,0	0,8	0,2	-	0,1	0,0	-	-	0,0	0,7	0,1	-	-	0,0	0,3	0,0	0,9	
	Bremsleitungen und -schläuche	11	0,9	-	0,0	1,6	0,6	-	0,2	0,6	-	-	0,2	1,6	0,1	-	-	0,0	0,4	1,0	1,5	
		13	1,4	-	0,2	1,1	1,2	-	1,6	0,6	-	-	0,2	2,1	0,2	-	-	0,1	0,7	1,6	1,7	
		3	0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		5	0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		7	0,1	-	0,0	-	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	-	-	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	
FAHRWERK	Achsaufhängungen	9	0,2	-	0,1	0,0	-	0,1	0,1	-	0,2	0,1	-	0,2	0,1	-	-	0,0	0,1	0,1	0,0	
		11	0,5	-	0,0	0,2	0,6	-	0,1	0,1	-	-	0,2	0,1	0,1	-	-	0,0	0,3	0,2	0,1	
		13	1,2	-	0,4	0,1	0,3	-	0,0	0,1	-	-	0,1	0,1	0,1	-	-	0,1	0,4	0,1	0,2	
		3	1,1	0,2	0,4	-	1,7	1,1	1,3	-	0,1	0,1	2,0	1,2	2,4	2,2	0,4	1,3	0,7	0,7	1,0	
		5	1,9	-	1,1	-	3,5	2,2	0,7	0,2	0,2	-	3,7	1,4	3,6	2,6	0,5	2,0	1,3	2,0	1,1	
	Bremsscheiben	7	2,3	-	0,8	0,8	4,4	-	1,2	0,6	-	-	3,1	1,5	2,9	-	-	1,4	2,7	1,3	2,2	1,6
		9	2,9	-	2,7	1,7	4,8	-	2,8	1,6	-	-	3,1	4,1	3,2	-	-	3,7	1,7	3,3	2,1	
		11	3,2	-	2,6	3,6	5,4	-	3,1	2,0	-	-	4,0	4,4	3,5	-	-	3,8	1,7	4,1	2,1	
		13	3,6	-	3,1	5,0	5,2	-	3,4	2,5	-	-	4,1	4,1	3,6	-	-	3,9	1,7	3,9	2,2	
		3	0,2	0,0	0,1	-	0,2	0,2	0,1	-	0,1	0,3	-	0,1	0,7	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	
BELEUCHTUNG	Abblendlicht	5	0,4	-	0,4	-	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,3	-	0,1	0,0	0,4	0,1	0,5	0,1	0,4	0,2	
		7	0,9	-	1,1	0,9	0,9	-	0,2	0,1	-	-	0,2	0,1	3,8	-	0,5	0,0	0,4	0,4	0,8	
		9	1,9	-	0,7	1,7	1,9	-	0,5	0,4	-	-	0,4	1,4	3,5	-	-	3,8	0,2	0,3	0,8	
		11	3	-	1,0	2,4	5,2	-	0,7	0,9	-	-	5,4	1,7	4,7	-	-	3,7	0,4	2,3	0,8	
		13	4,5	-	1,3	2,3	5,8	-	2,0	1,0	-	-	5,2	2,6	5,1	-	-	4,0	1,4	3,1	1,1	
	Beleuchtung vorn	3	0,2	0,0	0,4	-	0,4	0,1	0,2	-	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	-	-	0,0	0,0	0,0	0,1	
		5	0,4	-	0,1	0,9	0,2	0,4	0,2	0,0	-	0,6	0,2	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	
		7	0,9	-	0,2	0,6	1,4	-	1,0	0,5	-	-	1,6	0,6	0,3	-	0,3	0,4	0,1	0,8	0,2	
		9	1,9	-	2,0	0,8	2,9	-	1,8	1,1	-	-	3,7	1,5	1,3	-	-	1,7	0,5	2,0	0,4	
		11	3	-	4,3	1,5	3,9	-	3,4	2,6	-	-	3,9	3,0	2,6	-	-	4,6	2,5	4,7	0,7	
	Beleuchtung hinten	13	4,5	-	7,1	2,9	5,6	-	5,4	3,1	-	-	8,1	4,7	6,8	-	-	9,0	3,7	7,3	1,3	
		3	0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		5	0	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		7	0,1	-	0,0	0,0	0,1	-	0,0	0,0	-	-	0,1	0,1	0,1	-	-	0,0	0,3	0,0	0,0	
		9	0,1	-	0,2	0,0	0,1	-	0,0	0,0	-	-	0,0	0,0	0,1	-	-	0,1	0,3	0,0	0,0	
BLINKER, WARNBLINKER	Lenklenke	11	0,2	-	0,2	0,1	0,3	-	0,1	0,1	-	-	0,2	0,1	0,1	-	-	0,1	0,2	0,2	0,1	
		13	0,4	-	0,4	0,2	0,3	-	0,2	0,1	-	-	0,3	0,2	0,1	-	-	0,1	0,2	0,2	0,1	
		3	0,1	0,0	0,0	-	0,1	0,0	0,1	-	0,1	0,1	0,0	0,2	0,1	-	-	0,1	0,0	0,1	0,1	
		5	0,2	-	0,0	-	0,1	0,2	0,1	0,1	-	-	0,1	0,0	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	
	Ölverlust an Motor und Antrieb	7	0,4	-	0,0	0,1	0,5	0,6	0,1	-	0,1	0,1	0,7	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,4	0,1	0,1	
		9	0,5	-	0,2	0,1	0,6	0,4	0,2	-	0,1	0,0	-	0,7	0,2	0,4	0,1	0,1	0,2	0,5	0,5	
		11	1,6	-	2,8	0,7	2,6	-	1,1	0,4	-	-	1,6	0,3	0,8	-	0,5	0,8	4,5	14	0,8	
		13	2,7	-	2,0	0,4	1,4	-	1,9	0,2	-	-	2,0	1,1	2,1	-	-	1,8	5,3	2,6	0,9	
UMWELT	Motormanagement, Abgasuntersuchung	3	0,4	0,0	0,8	-	0,4	0,0	0,2	-	0,0	0,0	0,5	0,0	0,2	0,1	0,1	0,6	0,1	0,7	0,3	
		5	0,7	-	1,2	-	11	0,0	0,4	0,1	0,0	-	0,7	0,2	0,4	0,1	0,1	0,2	0,5	0,8	0,5	
		7	1,6	-	2,8	0,7	2,6	-	1,1	0,4	-	-	1,6	0,3	0,8	-	0,5	0,8	4,5	14	0,8	
	Abgasanlage	9	3,2	-	5,7	1,8	3,9	-	3,3	1,3	-	-	3,8	1,1	2,1	-	-	1,8	5,3	2,6	0,9	
		11	5,3	-	6,8	3,9	6,8	-	4,0	4,7	-	-	4,8	3,9	6,1	-	-	3,1	10,0	5,8	1,2	
		13	9,4	-	10,5	10,2	12,2	-	11,2	8,3	-	-	6,3	8,6	6,7	-	-	6,0	22,4	9,1	1,8	
	Abgasanlage	3	0,1	0,0	0,1	-	0,1	0,0	0,1	-	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
		5	0,1	-	0,1	-	0,1	0,0	0,1	0,0	-	-	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	
		7	0,5	-	0,5	0,2	0,3	-	0,2	0,3	-	-	0,2	0,1	0,1	-	0,1	0,0	0,1	0,3	0,2	
		9	1,2	-	0,6	0,1	0,8	-	0,8	0,7	-	-	0,2	2,1	0,4	-	-	0,1	0,2	0,6	0,9	
		11	2,4	-	1,2	0,5	6,3	-	1,3	0,6	-	-	3,2	4,8	1,0	-	-	0,4	0,3	0,4	2,3	
		13	3,7	-	1,8	1,2	6,3	-	2,5	1,0	-	-	3,7	7,6	2,6	-	-	0,6	0,6	0,9	4,0	

DTM

VIEROL

OFFIZIELLER PARTNER

VAICO®

**MAXIMALE
GETRIEBE
PERFORMANCE**

MADE IN GERMANY

RUCKELT'S BEIM FAHREN? GETRIEBESCHADEN VERMEIDEN!

JETZT VAICO GETRIEBEÖL-WECHSEL!



Erhältlich im Fachhandel oder in den VAICO Partner-Werkstätten.

ALLIANCE
AUTOMOTIVE GROUP
GERMANY

HEIL
Kfz-Teile

Autoteilevertrieb
HEISE u. KLATTE GmbH
KFZ-Ersatzteile - Werkzeuge - Werkstattausstattung

KRAFT
AUTOTEILE

Wacker-Döbler
Fahrzeugteile - Werkzeugmaschinen - Industriebedarf

LKQ
STAHLGRUBER
PV AUTOMOTIVE

LORCH

MATTHIES

**PROFI
PARTS**
FAHRZEUGTEILE

SPRINGER
AUTOTEILE & INDUSTRIEBAU
Werkstattausstattung
Reifen & Reifentechnik

WM
FAHRZEUGTEILE

WÜTSCHNER
Fahrzeugteile



Mercedes-Benz Junge Sterne

Unsere besten Gebrauchten.



Scannen Sie hier,
um mehr zu erfahren.



GEPRÜFT. GARANTIERT. GELIEBT.

Elektro-Power, auf die Sie sich verlassen können.

Profitieren Sie von bis zu 10 Jahren Garantie auf die Hochvoltbatterie¹
und erleben Sie geprüfte Qualität mit den vollelektrischen Jungen Sternen.

JETZT AB 2,99 % PRIVAT FINANZIEREN²

INKLUSIVE 5 JAHREN FAHRZEUGGARANTIE³



Mercedes-Benz

¹ Die Hochvoltbatterie-Garantie gilt modellabhängig bis zu einer Laufleistung von 250.000 km und bis zu zehn Jahren und nur für bestimmte Baujahre. Maßgeblich für den Beginn des Garantiezeitraums ist der Tag der Auslieferung oder das Datum der Erstzulassung – je nachdem, was zuerst eingetreten ist. Zudem ist die Inanspruchnahme der Garantie an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Die genauen Garantiebedingungen können je nach Modellreihe, Erstzulassungsdatum und Laufleistung variieren. Maßgeblich sind die jeweils gültigen Garantiebedingungen, die der Kunde mit dem Kauf des Fahrzeugs erhalten hat. Die Garantieansprüche des ursprünglichen Garantienehmers gehen nach Veräußerung des Fahrzeuges an den jeweils neuen Eigentümer über. Die vollständigen und verbindlichen Informationen zur Batteriegarantie erhalten Sie bei Ihrem Junge Sterne Verkaufsberater.

² Ein freibleibendes Finanzierungsbeispiel der Mercedes-Benz Bank AG, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart, für Privatkunden für einen EQA 350 4MATIC. Leistung: 215 kW (292 PS); Kraftstoffart: Strom; Fahrzeugpreis 34.990,00 €, Anzahlung 3.978,79 €, Gesamtkreditbetrag 31.011,21 €, Gesamtbetrag 33.241,11 €, Laufzeit 36 Monate, Sollzins gebunden p.a. 2,95 %, effektiver Jahreszins 2,99 %, 36 mtl. Finanzierungsräten à 399,00 € und 1 Schlussrate à 18.877,11 €. Angebot gültig bis 31.12.2025. Der Fahrzeugpreis für Ihr ausgewähltes Finanzprodukt enthält individuelle Kundenvorteile und versteht sich zzgl. lokaler Überführungskosten. Ist der Darlehensnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Gemäß den Darlehenbedingungen ist für das Fahrzeug eine Vollkaskoversicherung abzuschließen. Bei Hinzunahme erweiterter Lieferumfänge ist ein abweichender Jahreszins möglich. Nur bei teilnehmenden Junge Sterne Partnern.

³ Gilt für Junge Sterne Personenwagen der folgenden Baureihen: EQA, EQB, EQC, EQE, EQE SUV, EQS, EQS SUV. Aktionszeitraum: 01.10.2023–28.02.2026. Das Verkaufs- und Übernahmedatum an Endkunden muss in der Zeit vom 01.10.2023 bis 28.02.2026 liegen. Nur bei teilnehmenden Junge Sterne Partnern. Die genauen Teilnahmebedingungen erfragen Sie bitte bei Ihrem Verkaufsberater. Die Garantiebedingungen der Mercedes-Benz Junge Sterne Garantie (MBEQ-100) finden Sie unter www.mercedes-benz.de/junge-sterne. Kontingent begrenzt.

SUPPORT ME

⚠️ Hope my post useful for you, if you want support me please following one of the ways:

Buy or Renew Premium Account

👉 Rapidgator: <https://rapidgator.net/account/registration/ref/49023>

👉 Nitroflare: <https://nitroflare.com/payment?webmaster=194862>

⚠️ Note: Please DON'T turn on VPN when making payment.

Donate Directly

USDT (TRC20):

TFniVipHpFsPVrUHBLsvkZJV4Mjj1MUz96

DOGE (Doge Network):

DCfVVnvNaVtxQbWyfpWsihbGnvpkuYdtJS



⭐ Every little support helps me to keep going and create more content.

❤️ THANK YOU SO MUCH! ❤️