Nur 2,99 Euro

AUTO STRASSENVERKEHR

Heft 22 1. Oktober 2025

Deutschland 2,99 € · Schweiz 4,80 CHF · Österreich 3,50 €
BeNeLux 3,60 € · Dänemark 33,95 dkr · Griechenland 4,50 €
Italien 4,20 € · Slowenien 4,20 € · Spanien 4,20 €

22
4 191116 102996

Immer preiswert

20 Jahre Dacia-Erfolg in Deutschland

Top-Test KGM Tivoli Nomad

Winterreifen
Die besten für Kombis und kleine SUV

Versicherung
Wo wird's billiger – und wo teurer?

Test Tesla Model Y

Vergleichstest Skoda Enyaq gegen Ford Explorer

Vergleichstest VW Tayron gegen Mitsubishi Outlander und Hyundai Santa Fe

NEUE AUTOS, SCHON GEFAHREN

Audi Q3

Gebrauchtwagen
BMW Einser
Stärken und Schwächen des beliebten Einstiegs-BMW

Motor Klassik

BIG IN JAPAN

Klassiker aus dem Land der aufgehenden Sonne.

www.motor-klassik.de

Der Motor Klassik Ratgeber für Japanische Klassiker.

Jetzt im Handel oder bestellen unter: +49 781 639-6659
motorklassik@burdadirect.de | motor-klassik.de/spezial

Jedes Auto hat seine Geschichte.

Dacia zeigt, wie es geht

Erst seit 20 Jahren verkauft die rumänische Marke Autos in Deutschland, und schon hat sie die erste Million voll. Eine tolle Entwicklung für eine Importmarke, zumal Dacia ja nicht mit auffälligen Auto-Neuheiten glänzen konnte. Der zum Marktstart 2005 angebotene Logan war im Gegenteil an Biederkeit kaum zu überbieten. Dafür konnte keiner bei den Preisen mit. Eine Strategie, die Dacia bis heute konsequent verfolgt, obwohl die Autos immer attraktiver werden.

Aber wie schafft das die Renault-Tochter? Man spart an Varianten, teure Extras werden meist gar nicht erst angeboten und müssen deshalb auch nicht teuer entwickelt werden. Was man nicht unbedingt braucht, muss auch nicht drin sein. Das unterscheidet Dacia von den allermeisten anderen Herstellern. Beispielsweise wenn wir auf VW schauen.

Denn dort herrschte, zumindest bis vor Kurzem noch, die fixe Vorstellung, in einem Golf nahezu jedes Extra anbieten zu wollen. Mit immensen Folgen für die Produktion, für die Entwicklung und nicht zuletzt für die Funktion. Denn die Flut an Features muss ja von der Software des Autos gesteuert werden, was diese gerade beim Golf VIII erst nach mehreren teuer entwickelten Updates stabil hinbekam. Aber Wolfsburg steuert ja gerade massiv um.

Keep it simple, halte es einfach, ist die Dacia-Devise. Am Ende muss man ja auch immer Kunden finden, die bereit sind, die sonst deutlich höheren Preise zu bezahlen. Dacia geht seit 20 Jahren erfolgreich den anderen Weg.

Ihre Redaktion

NACHRICHTEN

4 ***AUTO aktuell*** Neues rund ums Auto

NEUHEITEN

8 ***Titelgeschichte*** Dacia schreibt seit 20 Jahren eine große Erfolgsstory in Deutschland. Wie geht sie weiter?

14 ***Am Start*** Audi Q3 – wie gut ist der neue kompakte SUV? Und was ist eigentlich ein Scheibenwurzelaktuator?

16 ***Am Start*** Nissan Micra – in Generation 6 fährt der Kleine vollelektrisch mit Technik vom Renault 5

18 ***Am Start*** Kia EV4 – kompakter Stromer mit großem Akku und mehr als 600 Kilometern Reichweite

20 ***Am Start*** Honda Civic e:HEV – rundum verbessert: gutes Fahrwerk, viel Platz, 1600 Euro preiswerter als bisher

TEST

22 ***Vergleichstest*** Ford Explorer gegen Skoda Enyaq – beide SUV nutzen denselben Baukasten. Mit welchen Resultaten?

28 ***Top-Test*** KGM 1.5 T-GDI Tivoli – der SUV ist ein Preisbrecher, aber schon zehn Jahre alt. Passt er noch in die heutige Zeit?

32 ***Vergleichstest*** Hyundai Santa Fe, Mitsubishi Outlander und VW Tayron – Plug-in-SUV im Dreikampf

66 ***Test*** Tesla Model Y Juniper – spart an Strom und Sicherheit

68 ***Test*** VW Golf Variant R – Dynamik für den Alltag, aber teuer

WISSEN TANKEN

54 ***VW Polo*** 50 Jahre zwischen brav, brachial und bunt

SERVICE

40 ***Pkw-Bestand*** Immer mehr Autos, immer mehr ältere Halter

42 ***Winterreifen im Test*** Womit SUV und Kombis sicher fahren – acht Reifen der Dimension 215/55 R 17

50 ***Kfz-Versicherung*** Selbes Auto, neue Klasse, neuer Tarif?

52 ***Kfz-Versicherung*** Der Zulassungsort bestimmt die Prämie

GEBRAUCHTWAGEN

60 ***BMW Einser*** Die dritte Generation (2019–2024) ist langlebig und gut, aber nicht so dynamisch wie der Vorgänger

REISE

38 ***Schau statt Stau*** Auf Landstraßen nach Pforzheim

REPORTAGE

70 ***Sitzentwicklung bei Mercedes*** Stetiges Verbessern mit Leidenschaft, ehrlichem Handwerk und modernster Technik

RUBRIKEN

56 ***Automarkt*** Kleinanzeigen

58 ***Leserforum*** Briefe und Anfragen

58 ***AUTO-Rätsel*** Gewinn: Dr.-Wack-Premium-Pflegepaket

74 ***Vorschau, Impressum***

Titelthemen

68 TEST **VW Golf Variant R – Sportler mit 333 PS und Familienfreund zugleich**

60 GEBRAUCHTWAGEN **Eine sichere Sache: BMW Einser**

42 SERVICE **Richtig bereift gut durch den Winter**

Foto: Getty Images

40 SERVICE **Welche Marken im Pkw-Bestand dominieren**

Foto: iStock

52 SERVICE **Versicherungstarife regional geändert**

ALLE AUTOS IN DIESER AUSGABE

Audi Q2 42
Audi Q3 14
BMW Einser 60
BMW i3 Touring 6
Citroën ë-C3 5
Cupra Tribe Edition 5
Dacia Bigster 8
Dacia Duster 8
Dacia Jogger 8
Dacia Sandero/Stepway ... 8
Dacia Spring 8
Deepal S05 5
Ferrari 849 Testarossa 6
Ford Explorer 22
Honda Civic 20
Hyundai Ioniq 5N 4
Hyundai Santa Fe 32
KGM Tivoli Nomad 28
Kia EV4 18
Kia K4 5
Leapmotor B05 4
Mitsubishi Eclipse 5
Mitsubishi Outlander 32
Nissan Micra 16
Skoda Enyaq 22
Tesla Model Y 66
VW Golf Variant R 68
VW Polo 54
VW Tayron 32

S. 54 ▸

STUDIE CONCEPT 3 In einigen Details erinnert der Kompakte an das einstige Coupé Veloster

Facelift und Neustart

Hyundai schärft den **IONIQ 5N** dezent nach, ohne den Preis zu erhöhen. Und im kommenden Jahr wollen die Koreaner ein weiteres sportliches Kompaktmodell auf den Markt bringen.

Zum neuen Modelljahr spendiert Hyundai dem Ioniq 5N eine kleine Modellpflege. Der kompakte Elektrosportler erhält eine verbesserte, feiner differenzierte Driftfunktion mit der Bezeichnung N Drift Optimizer Pro. Matrix-LED-Scheinwerfer sind nun serienmäßig, für die Rücksitzlehne gibt es eine Fernentriegelung. Der Grundpreis des 478 kW starken Ioniq 5N bleibt unverändert bei 74 900 Euro.
Für das kommende Jahr planen die Koreaner in der elektrischen Ioniq-Reihe ein neues Modell, das eine große Lücke im unteren Bereich des Programms schließen soll: Es handelt sich um einen Kompakten mit 4,29 Metern Länge und 2,72 Metern Radstand, der ungewöhnlich breit und flach baut. Unter dem Namen Concept Three stand die Studie auf der IAA in München. Das technische Unterzeug für den Ioniq 3 liefert die bekannte E-GMP-Plattform des Konzerns, beim Akku ist mit einer konventionellen 400-Volt-Architektur zu rechnen.
Hyundai krempelt seine Produktpalette in hohem Tempo um. Bis 2030 sind 21 E-Modelle in der Pipeline, und bis 2027 sollen sämtliche Fahrzeugklassen elektrifiziert sein.

Kompaktmodell B05 aus China

LEAPMOTOR baut seine B-Serie schrittweise aus. Nach dem SUV B10 und dem kleinen B01 hat der chinesische Partner des Stellantis-Konzerns auf der IAA den B05 vorgestellt, ein Steilheckmodell von 4,43 Metern Länge. Weitere Daten sind noch rar, doch immerhin gibt es realistische Annahmen: zwei Hinterrad-Motorisierungen mit 132 und 160 kW Leistung, zwei Akkus mit 56 und 67 kWh Kapazität; Deutschland-Start 2026 mit etwa 25 000 Euro Einstiegspreis.

Foto: Getty Images

Neuer Kraftstoff ab 2027?

DIE SPRITSORTE E20 gibt es hierzulande bislang nur in einem Pilotprojekt, aber der Kraftstoff scheint Chancen auf eine breite Einführung zu haben. Er besteht zu 20 Prozent aus Biomethanol; bei der CO_2-Bepreisung für Benzin und Diesel, die 2027 kommt, wird nur sein fossiler Anteil belastet. Dadurch könnte er an der Tankstelle günstiger werden als herkömmliches Super oder E10. Viele neuere Automodelle sind bereits auf den Betrieb mit E20 ausgelegt.

Im Rennwagen auf der Autobahn

ÜBER JAHRE HINWEG tauchte mehrfach ein roter Formel-Rennwagen auf tschechischen Autobahnen auf – ein Dallara GP2/08. Der etwa 15 Jahre alte Monoposto ist 600 PS stark und wiegt weniger als 700 Kilogramm; für den Straßenverkehr ist er nicht zugelassen. Anfang September stellte ihn die tschechische Polizei mithilfe mehrerer Streifenwagen und eines Hubschraubers. Dem Fahrer drohen jetzt eine hohe Geldstrafe sowie ein Fahrverbot.

Foto: Screenshot Youtube/TrackZone

Neuer K4 als reines Verbrennermodell

KIA bringt Anfang 2026 den K4 nach Deutschland, der als Verbrenner den kompakten Ceed ablöst. Seine drei Benziner und der Mildhybrid leisten 115, 150 und 180 PS, die stärkeren Motoren sind an ein Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Im Design zwischen Kompaktem und Kombi angesiedelt, ist der K4 genau 4,44 Meter lang, im Heck hält er bis zu 1217 Liter Stauraum bereit. Die Preise sind noch nicht bekannt.

E-SUV Deepal S05

CHANGAN bringt nach dem großen Deepal S07 einen kompakten Elektro-SUV auf den deutschen Markt. Mit seinen 4,62 Metern Länge zielt der Deepal S05 genau in die Mitte des Segments, auf Skoda Enyaq & Co. Sein Kofferraum fasst 492 Liter, unter der vorderen Haube liegt ein großer Frunk. Als Energiespeicher dient eine LFP-Batterie mit 69 kWh Kapazität, sie soll bis zu 485 km Reichweite (nach WLTP) ermöglichen. Der S05 kommt mit zwei Antrieben: mit einem 200 kW starken Heckmotor (in zwei Ausstattungsversionen) und als Allradler mit 320 kW. Der Verkaufsstart in Deutschland soll bald erfolgen, mit einem Einstiegspreis von 38 990 Euro.

Foto: Getty Images

Lieblinge der Diebe

PREMIUM-SUV AUS FERNOST werden bei Dieben immer beliebter – das schreibt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) in seiner Studie über Autodiebstähle in Deutschland 2024. An der Spitze der Langfinger-Charts steht der Lexus NX: Von rund 10 000 kaskoversicherten Exemplaren wurden 130 gestohlen. Nummer zwei und drei sind der Toyota Land Cruiser und der Lexus UX. Hyundai und Kia erfreuen sich ebenfalls großer Beliebtheit bei Dieben, während der Audi Q7 und der BMW X6 auf die Ränge acht und elf zurückfielen. Der GDV listet für 2024 genau 14 162 Diebstähle auf – ein Schaden von 293 Millionen Euro.

Eclipse künftig ausschließlich elektrisch

MITSUBISHI ersetzt seinen Kompakt-SUV Eclipse gegen Jahresende durch ein neues, rein elektrisches Modell. Der Eclipse Cross, 4,47 Meter lang, nutzt Technik von Renault, konkret vom Scenic E-Tech. Zum Marktstart kommt zunächst eine Version mit 87-kWh-Akku und einem 160 kW starken E-Motor an der Vorderachse. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert 8,4 Sekunden, die Spitze liegt bei 170 km/h, die Reichweite um 600 km (WLTP) und der Preis um 48 000 Euro. 2026 folgt dann ein Einsteigermodell mit 60 kWh und 125 kW für etwa 40 000 Euro.

KURZ NOTIERT

CUPRA legt von den Modellen Formentor, Leon, Leon Sportstourer und Terramar eine „Tribe Edition" auf. Sie zeichnet sich durch vier spezielle Außenfarben, darunter drei matte Lackierungen, individuelle Felgen und

neue Interieur-Dekors aus. Innen wie außen setzen die Spanier verschiedene Recyclingmaterialien ein.

CITROËN ergänzt seine populäre ë-C3-Reihe ab sofort um eine Kurzstreckenversion. Ihr 30-kWh-Akku bietet nur etwa 200 km Reichweite, dafür kostet das 83 kW starke Vier-Meter-Auto gerade mal 19 900 Euro – 3400 Euro weniger als die Variante mit 44-

kWh-Batterie. Noch günstiger: der C3 mit Benzinmotor (101 PS) für 15 990 Euro.

AUTO-ONLINE

Neuigkeiten rund ums Auto sowie die Themen der aktuellen Ausgabe finden Sie im Internet unter der Adresse www.autostrassenverkehr.de. Unsere E-Mail-Adresse lautet: redaktion_auto@motorpresse.de. Per Fax erreichen Sie uns unter 07 11/182-19 58. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Testen Sie das E-Paper von AUTO Straßenverkehr im digitalen Mini-Abo! Im Onlineshop können Sie ein digitales Kurzabonnement abschließen, das sechs Ausgaben zum Preis von **9,49 Euro** umfasst. Das Angebot gibt es nur online auf **www.autostrassenverkehr.de/epaperminiabo**

0–100 km/h in 2,3 s

Die Nobelschmiede aus Maranello belebt einen großen Modellnamen wieder. Der **849 TESTAROSSA** hat zwar keinen V12-Motor mit rot lackierten Ventildeckeln mehr, aber sein Hybridantrieb leistet 1050 PS.

Testarossa – für Ferrari-Fans hat der Name magischen Klang. Anfangs, im Jahr 1956, bezeichnete er einen Rennwagen, 1984 dann einen Straßensportler mit V12-Motor. Jetzt geht der neue 849 Testarossa mit 1050 PS Systemleistung an den Start – gerade mal 150 PS weniger als im Ferrari F80. Ähnlich wie der limitierte Supersportler besitzt der neue Testarossa, der den SF90 Stradale ablöst, einen Hybridantrieb; ein Biturbo-V8 mit 3,9 Litern Hubraum spielt mit drei E-Maschinen zusammen. Der Verbrenner leistet 830 PS, das E-Werk steuert die restlichen 220 PS bei. Der Spurt von 0 auf 100 km/h ist in weniger als 2,3 Sekunden erledigt, der Topspeed liegt bei über 330 km/h. Bei 250 km/h baut der Supersportler 415 Kilo Abtrieb auf, wenn der Heckspoiler aktiv ist. Der Allradantrieb mit Torque Vectoring verteilt die Kraft variabel an die Räder, kontrolliert durch ein Programm, das die Fahrzeugreaktionen anhand eines virtuellen Zwillings in Echtzeit berechnet.

Plug-ins fahren oft mit Sprit

PLUG-IN-HYBRIDE fahren seltener rein elektrisch als erwartet. Das hat die EU festgestellt, nachdem sie Daten aus dem sogenannten On-Board Fuel Consumption Monitoring analysiert hat, das den realen Sprit- und Stromverbrauch festhält. Bislang galt für PHEV die Annahme, dass sie etwa 80 Prozent ihrer Strecken mit E-Antrieb abspulten. Dieser Faktor, der in die Berechnung von Emissionen und Flottenverbrauch eingeht, wird jetzt auf 54 Prozent gesenkt.

i3 Touring kommt 2026

BMW hat mit dem Elektro-SUV iX3 einen der Stars der IAA gestellt. Mit derselben Technik-Architektur geht im Frühjahr 2026 der i3 an den Start, erst als Limousine und dann auch als Touring. Die Neue-Klasse-Plattform ermöglicht große Entwicklungssprünge: Der 800-Volt-Akku besteht aus Rundzellen; er soll große Reichweiten, hohe Ladeleistungen und satte Power liefern – dem elektrischen M3 werden bis zu 1000 kW Leistung nachgesagt. Sicher ist: Der i3 wird ein stattliches Auto um 4,85 Meter Länge.

KBA: Rückruf-Flut in 2024

2,84 MILLIONEN Fahrzeuge hat das Kraftfahrt-Bundesamt 2024 zurückgerufen – 48 Prozent mehr als im Vorjahr. In vielen dieser Fälle ging es um Diesel-Partikelfilter. Hier war Ford besonders betroffen: Die Kölner mussten rund 233 00 Autos in Deutschland nachbessern. Zu den Rückrufen kamen noch 155 000 Außerbetriebsetzungen, die das KBA wegen ernster Risiken und Abweichungen von den Vorschriften eingeleitet hat – 134 Prozent mehr als 2023.

pro mobil CARAVANING

LESERWAHL

Reisemobile + Caravans des Jahres 2026

Mitwählen und wertvolle Preise im Gesamtwert von rund 38 000 Euro gewinnen!*

Caravan Next 380

Yamaha NMAX 125 | Yamaha Neo's | Yamaha Booster Easy

Klimaanlage Truma Aventa Compact Plus

Rangiersystem Easydriver pro inkl. Akku

Liontron Lithium-Batterie

Dometic Kompressor-Kühlbox

ten Haaft Wechselrichter

Thule Subsola Side Pack

Garmin Smartwatch

Petromax Feuerschale

Isabella Möbel-Set

Alko Prosafe Radkralle

Alles zur Leserwahl in den aktuellen Ausgaben von *promobil* und CARAVANING. JETZT IM HANDEL.

*Preise bei Reisemobilen und Caravans des Jahres zum Teil nicht identisch; Abbildungen nicht verbindlich

Mit zwanzig die erste Million

Bis heute ohne Nachahmer: Vor 20 Jahren begann **DACIA IN DEUTSCHLAND,** günstige Autos mit bewährter Renault-Technik zu verkaufen – und startete eine Erfolgsstory, die 2025 den millionsten Kunden findet. Wo Dacia heute steht und wie es weitergeht.

Alljährlich wechseln in Deutschland mehr als doppelt so viele Gebrauchtwagen ihre Besitzer, wie Neuwagen erstmals zugelassen werden. Warum das so ist? Klar, manche wählen aus Überzeugung einen Gebrauchten, weil er deutlich weniger kostet oder viel mehr Platz, Leistung oder Ausstattung fürs gleiche Geld bietet. Meist liegt es aber schlichtweg am mangelnden Budget für ein nagelneues Auto – was derzeit angesichts stark gestiegener Listenpreise aktueller denn je erscheint.
Es ist somit keineswegs so, dass der typische Gebrauchtwagenkunde nicht gerne einen Neuwagen führe, so er es sich leisten könnte. Dacia will es ihm ermöglichen. Vor 20 Jahren stellte Renault die damalige Ostmarke neu auf und führte sie auch auf dem deutschen Markt ein. Einziges Modell: der ursprünglich für Schwellenländer als „5000-Euro-Auto" konzipierte Logan, eine schlicht gestaltete kompakte Stufenheck-Limousine mit bewährter Konzerntechnik. Sie kostete zum Start dann doch etwas mehr, war aber mit 7200 Euro immer noch konkurrenzlos günstig. Doch der Erfolg stellte sich erst ab 2006 mit gefragteren Modellen wie dem Logan MCV (Kombi), vor allem aber Sandero (ab 2008) und Duster (ab 2010) ein. Heute verkauft Dacia mehr Autos in Deutschland als die Muttermarke Renault, die im Übrigen 2005 mit über 167 000 Neuzulassungen klar die absatzstärkste Importmarke in Deutschland war.
Obwohl sich seit dem Marktstart 2005 sehr viel

MODELLFAMILIE Mit Jogger, Duster, Bigster, Spring und Sandero (auch als Stepway) umfasst das Dacia-Portfolio fünf Baureihen mit Klein- und Kleinstwagen, Familienkombi und zwei SUV

Dacia – von 1966 bis heute

1966 Dacia 1100

1966 Dacia wird gegründet, ab 1967 rollt der 1100 im rumänischen Mioveni vom Band, ein Lizenzbau des Renault 8. 1969 folgt der 1300 auf Basis des Renault 12, von dem bis 2004 knapp 1,96 Millionen Exemplare gebaut werden.

2005 Logan

2005 Nach der Übernahme 1999 durch Renault geht der neu entwickelte Logan 2004 in Westeuropa an den Start, 2005 auch in Deutschland. Größere Stückzahlen erreicht hier aber erst der Logan MCV mit bis zu sieben Sitzen.

Fotos: EURO NCAP, Rossen Gargolov, Getty Images, Achim Hartmann, Hersteller, IMAGO, Hans-Dieter Seufert