

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Die Steuerkette ist das zentrale Thema. Wurde das Öl alle 10.000 km gewechselt? Falls nicht, ist eine gelängte Kette wahrscheinlich. Vor der Besichtigung nach Ölwechsellnachweisen fragen.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Ölwechselhistorie anfordern**
Fragen Sie gezielt nach Ölwechselbelegen. Der 2.2 JTS braucht Ölwechsel alle 10.000 km, nicht im Werksintervall von 30.000 km. Längere Intervalle verursachen Ölschlamm in feinen Kanälen und führen zu Steuerkettenproblemen.
- Rückrufstatus mit FIN klären**
Kontaktieren Sie einen Stellantis-Händler mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN). Es gibt Rückrufe wegen Bremskraftunterstützung und Takata-Airbags. Der 159 ist nicht in EU-Online-Datenbanken erfasst, daher ist die FIN-Abfrage nötig.
- Getriebevariante klären**
Fragen Sie, ob das Auto ein Schaltgetriebe (M32) oder Selespeed-Automatik hat. Selespeed hat ein Hydrauliksystem, das teuer ausfallen kann (bis 2.500 Euro). Beim Schaltgetriebe ist der typische Schwachpunkt das Abtriebswellenlager.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie prüfen**
Reifengröße typisch 205/55 R16 oder 225/50 R17. Innenkante der Vorderreifen genau ansehen: schneller Innenverschleiß ist beim 159 sehr verbreitet und deutet auf verschlissene Qürlenkerbuchsen oder falsche Spureinstellung hin.
- Kaltstart: Steuerkette hören**
Motor komplett kalt starten und direkt vor dem Auto stehen. In den ersten 30 Sekunden auf metallisches Rasseln achten. Ein kurzes Klappern, das schnell verschwindet, kann noch harmlos sein. Anhaltendes Rasseln deutet auf eine gelängte Kette hin.
- Hilfsrahmen von unten ansehen**
Bitten Sie den Verkäufer, das Auto auf eine Hebebühne zu fahren, oder leuchten Sie von vorne unter das Auto. Achten Sie auf Rostblasen, abblätternde Beschichtung oder Löcher am vorderen Hilfsrahmen. Vor-2010-Modelle sind besonders betroffen.
- Servolenkung im Stand testen**
Lenkrad im Stand von Anschlag zu Anschlag drehen. Stöhnen oder Heulen kann auf Schaumbildung in der Servoflüssigkeit hindeuten. Die Flüssigkeit sollte grün sein (Tutela GI/R). Rote oder braune Flüssigkeit wurde noch nicht gewechselt.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Anfahrverhalten beurteilen**
Mehrere Male aus dem Stand anfahren. Ein leichtes Ruckeln um 1.500 bis 2.000 Umdrehungen ist beim 2.2 JTS normal und kein Defekt. Starkes Stottern oder Abwürgen kann aber auf zusätzliche Probleme wie verschmutzte Magnetventile hindeuten.
- 5. und 6. Gang auf Geräusche testen**
Auf der Landstraße oder Autobahn den 5. und 6. Gang einlegen und auf ein zunehmendes Heulgeräusch achten. Das ist ein typisches Zeichen für verschlissene Lager im M32-Getriebe und lässt sich leider nicht überhören, wenn es auftritt.
- Fahrwerk auf Klopfen prüfen**
Über Kopfsteinpflaster oder Unebenheiten fahren und auf Klopfgeräusche von der Vorderachse achten. Das kann auf verschlissene Qürlenkerbuchsen hindeuten. Poltern und Klappern über Schwellen ist ein Hinweis, dass Reparaturen anstehen.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Stilvolle italienische Mittelklasse-Limousine. Charismatisch, aber wartungsintensiv. Steuerkette, Getriebe und Hilfsrahmen brauchen regelmäßige Aufmerksamkeit.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Steuerkettenlänge

Ölschlamm in feinen Kanälen, ab 60 Tkm
€800-2.000

M32-Getriebe-Lager

Heulgeräusch im 5./6. Gang
€600-2.000

Hilfsrahmen-Korrosion

Durchrostung, besonders vor 2010
€200-1.500

Selespeed-Hydraulik

Pumpe/Speicher, falls Automatik
€500-2.500

Qürlenker-Verschleiß

Innenverschleiß Vorderreifen
€300-800

