

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Handschalter oder S-tronic? Mit manüllem Getriebe ist der A1 30 TFSI recht zuverlässig. Das DQ200-Doppelkupplungsgetriebe ist das größte Risiko und lohnt sich, vorher abzuklären.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus mit FIN prüfen**
Rufen Sie bei einer Audi-Werkstatt an und geben Sie die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) durch. Es gibt Rückrufe für Sicherheitsgurt, Sitzbelegungserkennung und Rückfahrkamera, je nach Baujahr.
- Getriebeart klären: Hand oder S-tronic**
Fragen Sie vorab, ob Handschaltung oder S-tronic (7-Gang-Doppelkupplung DQ200) verbaut ist. Bei S-tronic nach der letzten Getriebeölwechsel-Rechnung fragen. Idealwert: alle 60.000 km.
- Wartungshistorie anfordern**
Ölwechselnachweise verlangen, am besten alle 15.000 km oder jährlich. Der 1.0 TFSI reagiert empfindlich auf zu lange Intervalle. Fragen Sie auch, ob das Auto viel Kurzstrecke gefahren wurde.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie prüfen**
Standardgröße 195/55 R16 oder 215/45 R17. Profiltiefe und DOT-Alter auf der Seitenwand kontrollieren. Ungleichmäßiger Verschleiß an den Vorderreifen kann auf verschlissene Fahrfedern hindeuten.
- Kaltstart und Leerlauf beobachten**
Motor komplett kalt starten. In den ersten 30 Sekunden auf Rasseln oder unruhigen Leerlauf achten. Ein Dreizylinder vibriert von Natur aus etwas, aber deutliches Stottern kann auf Zündspulenprobleme hindeuten.
- Kühlmittelstand kontrollieren**
Den Ausgleichsbehälter bei kaltem Motor prüfen (linke Seite im Motorraum). Niedriger Stand oder verfärbte Flüssigkeit kann auf ein undichtes Wasserpumpen-Thermostat-Modul hindeuten, ein bekanntes EA211-Problem.
- Fahrzeughöhe vergleichen**
Das Auto von hinten betrachten: hängt eine Seite tiefer? Bei der MQB-A0-Plattform brechen Fahrfedern durch Korrosion, besonders hinten. Poltergeräusche über Unebenheiten sind ein weiteres Anzeichen.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Turbo-Ansprechverhalten testen**
Auf der Landstraße zügig beschleunigen und wechselndes Gas geben. Wenn die EPC-Leuchte aufleuchtet oder die Leistung plötzlich nachlässt, klemmt vermutlich der Wastegate-Aktuator am Turbolader.
- S-tronic-Getriebe prüfen (falls verbaut)**
Im Stadtverkehr auf ruckelige Gangwechsel, Zögern beim Anfahren oder Vibrationen bei niedriger Geschwindigkeit achten. Blinkt die PRNDS-Anzeige, ist die Mechatronik-Einheit wahrscheinlich defekt.
- Leerlauf nach Warmfahren prüfen**
Nach 15 bis 20 Minuten Fahrt im Stand den Leerlauf beobachten. Unruhiges Laufen im warmen Zustand kann auf Verkokung der Einlassventile oder verschlissene Zündspulen hindeuten.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Premium-Kleinwagen auf VW-Polo-Basis. Mit Handschaltung recht zuverlässig, das S-tronic-Getriebe und der Turbo-Aktuator sind die Hauptrisiken.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

DQ200 S-tronic
Mechatronik, Kupplungsrupfen
€1.500-3.500

Turbo-Aktuator
Klemmt bei Kurzstreckenbetrieb
€500-2.500

Wasserpumpe/Thermostat
Kunststoffgehäuse undicht
€600-1.400

Einlassventil-Verkokung
Leistungsverlust ab ca. 80.000 km
€450-1.200

Zündspulen
Ausfall ab 50.000-70.000 km
€100-450

