

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Schaltgetriebe oder S-tronic? Der Motor selbst ist solide, aber bei Automatik-Modellen lohnt sich ein genau Blick auf das DQ200-Doppelkupplungsgetriebe.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus per FIN klären**
Für den A3 8V gibt es sicherheitskritische Rückrufe zur Kraftstofftank-Saugpumpe und zum Beifahrer-Airbag. Rufen Sie vorab beim Audi-Händler an und lassen Sie anhand der Fahrgestellnummer prüfen, ob alles erledigt ist.
- Software-Update Februar 2020**
Der 1.5 TFSI neigt zum Ruckeln beim Anfahren. Audi hat im Februar 2020 ein kostenloses Software-Update veröffentlicht. Fragen Sie den Verkäufer, ob es eingespielt wurde, oder lassen Sie es beim Händler prüfen.
- Wartungshistorie und Getriebeart**
Ist es ein Schaltgetriebe oder S-tronic (Automatik)? Falls S-tronic: Wurde das DSG-Öl alle 60.000 km gewechselt? Fragen Sie vorab nach Belegen. Ohne DSG-Ölwechsel verschleißt die Mechatronik deutlich schneller.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie**
Übliche Größe 205/55 R16 oder 225/45 R17 je nach Ausstattung. Achten Sie auf ungleichmäßigen Innenverschleiß, das kann auf verschlissene Fahrwerkskomponenten hindeuten. DOT-Nummer auf der Flanke zeigt das Reifenalter.
- Kaltstart und Leerlauf beobachten**
Motor bei kaltem Zustand starten und im Leerlauf laufen lassen. Der 1.5 TFSI sollte ruhig anspringen. Achten Sie auf Ruckeln oder Stottern in den ersten Minuten. Kurzes Vibrieren beim Zylinderumschalten (COD) ist normal.
- Kühlmittelstand kontrollieren**
Ausgleichsbehälter im Motorraum prüfen, der Stand sollte zwischen Min und Max liegen. Ein niedriger Stand kann auf ein Leck an Wasserpumpe oder Thermostatgehäuse hindeuten, ein bekanntes EA211-Thema ab ca. 80.000 km.
- Ölstand am Peilstab prüfen**
Gelber Peilstab an der Vorderseite des Motorblocks. Öl sollte zwischen den beiden Markierungen stehen und honigfarben bis dunkelbraun sein. Sehr dunkles oder körniges Öl bei hohen Laufleistungen kann auf fällige Wartung hindeuten.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Anfahrverhalten im unteren Drehzahlbereich**
Mehrfach sanft aus dem Stand anfahren und zwischen erstem und zweitem Gang wechseln. Deutliches Ruckeln oder Zögern bei 1.200 bis 2.000 U/min kann darauf hindeuten, dass das Software-Update noch nicht eingespielt wurde.
- Getriebe und Schaltvorgänge testen**
Bei S-tronic-Modellen langsames Rangieren und Bergstarts ausprobieren. Ruckeln, Schlagen oder eine EPC-Warnleuchte können auf Verschleiß der Mechatronik-Einheit oder der Trockenkupplung hindeuten.
- Leistungsentfaltung bei höherem Tempo**
Auf der Autobahn kräftig beschleunigen. Der Turbo sollte gleichmäßig ansprechen, ohne Leistungslöcher. Spürbarer Leistungsverlust ab 80.000 km kann auf Koksablagerungen an den Ansaugventilen hindeuten.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Ausgereifter Kompaktwagen, insgesamt zuverlässig. Bei S-tronic genau hinschauen, mit Schaltgetriebe wenig Risiko.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

DQ200 S-tronic Mechatronik
Ruckeln, Gangausfälle (nur Automatik)
€800-3.500

Ruckeln bei niedrigen Touren
Känguru-Effekt, Software-Update hilft
€0-400

Ansaugventil-Verkockung
Ablagerungen ab ca. 80.000 km
€350-600

Wasserpumpe / Thermostat
Kühlmittelleck ab ca. 80.000 km
€500-1.200

COD-Magnetventile
Vibration beim Zylinderumschalten
€0-300

