

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Vor oder nach 2012? Der CJEB-Motor (ab 2012) hat den berüchtigten Ölverbrauch und das Steuerkettenspanner-Problem nicht mehr. Beim Kauf unbedingt die Motorkennung klären.

VOR DER BESICHTIGUNG

Motorkennung klären (CJEB?)

Fragen Sie den Verkäufer nach der Motorkennung oder dem Baujahr. CJEB (ab 2012) ist der überarbeitete Motor ohne Ölverbrauchsproblem. CABB, CDHA oder CDHB (vor 2012) haben deutlich höheres Risiko. Im Zweifel die FIN bei einer Audi-Werkstatt prüfen lassen.

Wartungshistorie anfordern

Ölwechsel alle 15.000 km oder jährlich sollten dokumentiert sein. Fragen Sie gezielt, ob zwischen den Services Öl nachgefüllt werden musste und wie viel. Lückenlose Nachweise sind bei diesem Motor besonders wichtig.

Rückrufstatus prüfen (Takata)

Rufen Sie bei einer Audi-Werkstatt an und geben Sie die FIN durch. Der Takata-Airbag-Rückruf betrifft viele A4 B8 von 2008 bis 2014. Er ist sicherheitskritisch und muss vor dem Kauf erledigt sein.

AM FAHRZEUG

Reifen und Karosserie prüfen

Typische Reifengröße 225/50 R17 oder 225/45 R18. Profiltiefe und DOT-Alter kontrollieren. Ungleichmäßiger Verschleiß an der Vorderachse kann auf verschlissene Qürlenker-Buchsen hindeuten, ein häufiger Verschleißpunkt beim B8.

Kaltstart: Steuerkettenrasseln

Motor muss komplett kalt sein. In den ersten 5 bis 30 Sekunden genau hinhören: metallisches Rasseln oder Klappern deutet auf einen verschlissenen Kettenspanner hin. Besonders bei Modellen vor 2012 genau aufpassen, beim CJEB ist das Risiko geringer.

Ölstand und Ölzustand prüfen

Ölpeilstab ziehen (gelber Griff, linke Motorseite). Steht das Öl deutlich unter Minimum, wurde vermutlich zu viel verbraucht. Am Peilstab riechen: verbrannter Geruch kann auf Ölverbrauch durch die Kolbenringe hindeuten.

Kühlmittelstand kontrollieren

Ausgleichsbehälter bei kaltem Motor prüfen. Ein niedriger Stand kann auf eine undichte Wasserpumpe oder ein gerissenes Thermostatgehäuse hindeuten. Beides sind Kunststoffteile, die bei diesem Motor zwischen 70.000 und 120.000 km gerne versagen.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

Getriebe auf Ruckeln testen

Falls Multitronic-CVT verbaut: aus dem Stand beschleunigen und auf Zögern oder Ruckeln achten. Bei niedrigen Geschwindigkeiten Vibrationen prüfen. Schaltet es ungleichmäßig, ist das CVT vermutlich verschlissen. Reparatur ab 2.500 Euro.

Motor auf Pfeifgeräusche achten

Im Leerlauf und bei niedriger Drehzahl auf ein Pfeifgeräusch aus dem Motorraum achten. Das deutet auf eine gerissene PCV-Ventilmembran (Kurbelgehäuseentlüftung) hin. Reparatur kostet 200 bis 500 Euro, wird aber oft übersehen.

Leistung bei höherer Drehzahl

Auf der Landstraße oder Autobahn zügig beschleunigen. Leistungseinbrüche über 3.000 Umdrehungen können auf verkockte Einlassventile hindeuten, ein typisches Problem bei Direkteinspritzern vor 2012. Die Reinigung kostet 400 bis 800 Euro.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Solide Premium-Mittelklasse, aber das Baujahr entscheidet: Ab 2012 (CJEB) deutlich zuverlässiger, davor Ölverbrauch und Kettenspanner als Risiko.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Ölverbrauch (vor 2012)

Kolbenringe dichten schlecht ab
€3.000-6.000

Steuerkettenspanner

Kaltstart-Rasseln, Kette springt ab
€1.200-2.500

Multitronic-CVT

Ruckeln, Rutschen ab 150.000 km
€2.500-5.000

Wasserpumpe / Thermostat

Kunststoffgehäuse reißt
€500-1.200

Einlassventil-Verkockung

Leistungsverlust durch Ablagerungen
€400-800

