

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Multitronic oder quattro? Frontantrieb-Modelle mit CVT tragen ein erhebliches Getrieberisiko. Ein quattro oder Schalter vermeidet dieses Problem komplett.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus mit FIN prüfen**
Bei einer Audi-Werkstatt mit der FIN anfragen, ob der Takata-Airbag-Rückruf und weitere Kampagnen erledigt sind. Fast alle C6-Modelle sind vom Takata-Rückruf betroffen.
- Serviceheft und Getriebetyp klären**
Vorab fragen, ob ein lückenloses Serviceheft vorliegt und welches Getriebe verbaut ist (Schaltung, Multitronic CVT oder Tiptronic). Beim Multitronic nach Nachweisen für Ölwechsel alle 50.000-60.000 km fragen.
- Kaltstarttermin vereinbaren**
Darum bitten, das Auto vor der Besichtigung nicht warmzufahren. Beim 2.7 TDI ist ein Kaltstart entscheidend, um mögliches Kettenrasseln in den ersten Sekunden nach dem Start zu hören.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie**
Profiltiefe und Reifenalter prüfen (DOT-Code auf der Flanke). Typische Größe 225/55 R16 oder 245/45 R17. Beim quattro auf ungleichmäßigen Verschleiß achten, der auf Spurprobleme hindeuten kann.
- Motorraum auf Öls Spuren**
Mit geöffneter Haube ins V zwischen den Zylinderreihen schaün. Ölrückstände dort können auf eine verstopfte Kurbelgehäuseentlüftung oder undichte Ölkühler-Dichtung hindeuten.
- Kühlmittelstand kontrollieren**
Am Ausgleichsbehälter den Stand und die Farbe prüfen. Niedriger Stand ohne sichtbares Leck kann auf einen intern undichten AGR-Kühler hindeuten. Milchiges Kühlmittel ist ein Warnsignal.
- Kaltstart und Kettengeräusch**
Motor bei kaltem Zustand starten und in den ersten 5 bis 30 Sekunden genau hinhören. Ein metallisches Rasseln kann auf einen verschlissenen Steuerketten-Kettenspanner hindeuten. Typisch ab 150.000 km.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Getriebeverhalten beobachten**
Mindestens 15 Minuten fahren. Beim Multitronic CVT auf Rucken bei 30 bis 50 km/h und Schütteln beim Anfahren achten. Beim Tiptronic oder Schalter auf saubere, ruckfreie Gangwechsel achten.
- Turbo und Leistungsentfaltung**
Zügig beschleunigen und auf gleichmäßigen Leistungsaufbau achten. Plötzlicher Leistungsverlust oder eine aufleuchtende EPC-Lampe können auf ein klemmendes Turbostellglied hindeuten.
- Warnleuchten im Cockpit**
Nach dem Warmfahren alle Anzeigen im Blick behalten. Die Motorkontrollleuchte kann auf Drallklappen-Fehler (P2015/P2011) oder AGR-Probleme hindeuten. Auch die DPF-Warnleuchte beobachten (ab Bj. 2006).

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Komfortabler V6-Diesel der Oberklasse. Drallklappen, Steuerkette und AGR sind die Klassiker. Multitronic CVT meiden, quattro bevorzugen.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Drallklappen-Gestänge

Kunststoffgelenke verschleißen, ab 80.000 km

€200-1.500

Multitronic CVT

Ruckeln, Schlupf, Steuerplatine defekt

€1.500-5.000

Steuerketten-Spanner

Kaltstart-Rasseln, typisch ab 150.000 km

€1.500-4.500

Piezo-Injektoren

Unrunder Lauf, Rauch, ab 150.000 km

€1.000-3.000

Turbo-Stellglied

Klemmt durch Ruß, Notlauf möglich

€400-1.500

