

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Welches Getriebe ist verbaut? Das Multitronic-CVT (Frontantrieb vor 2014) ist das größte Risiko. Schaltgetriebe oder S-tronic ab 2014 sind deutlich zuverlässiger.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus mit FIN prüfen**
Rufen Sie bei einer Audi-Werkstatt an und geben Sie die Fahrzeug-Identifizierungsnummer durch. Es gibt mehrere Rückrufe: Dieselgate-Softwareupdate (EA189 vor 2014), Airbag-Zündmischung und Kraftstoffleisten-Schweißnaht mit Leckgefahr.
- Getriebetyp klären**
Fragen Sie den Verkäufer: Schaltgetriebe, Multitronic-CVT oder S-tronic? Steht im Fahrzeugschein unter Schlüsselnummer. Multitronic (Frontantrieb vor 2014) hat das höchste Ausfallrisiko. Falls Automatik: nach Getriebeölwechsel-Nachweisen fragen.
- Wartungshistorie anfordern**
Vollständiges Serviceheft oder Werkstattrechnungen verlangen. Ölwechsel alle 15.000 km oder jährlich prüfen. Bei Automatik-Modellen ist der Nachweis von Getriebeölwechseln (alle 60.000 km) besonders wichtig.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie prüfen**
Typische Reifengröße 225/55 R17 oder 245/45 R18. Profiltiefe und DOT-Alter auf der Seitenwand kontrollieren. Ungleichmäßiger Verschleiß an der Vorderachse kann auf verschlissene Qürlenker-Buchsen hindeuten, ein häufiges C7-Thema.
- Kaltstart und Abgase beobachten**
Motor unbedingt kalt starten. In den ersten Sekunden auf unrunder Leerlauf oder Rasseln achten. Auspuff beobachten: kurzer weißer Dampf bei Kälte ist normal, anhaltend weißer Rauch kann auf ein Kühlmittelleck oder DPF-Probleme hindeuten.
- Kühlmittelstand kontrollieren**
Ausgleichsbehälter im Motorraum prüfen (Deckel nicht bei warmem Motor öffnen). Niedriger Stand kann beim EA288 auf eine Zylinderkopfdichtung hindeuten. Braune oder milchige Verfärbung ist ebenfalls auffällig und sollte genau untersucht werden.
- Display auf Warnmeldungen prüfen**
Zündung einschalten und das MMI-Display beobachten. Bei Facelift-Modellen (ab 2014) auf AdBlue-Warnungen achten, z.B. 'Kein Neustart in X km'. Fragen Sie den Verkäufer, wann zuletzt AdBlue nachgefüllt wurde.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Getriebe bei niedrigem Tempo testen**
Besonders zwischen 30 und 50 km/h auf Ruckeln, Verzögerungen beim Anfahren oder Drehzahlschwankungen achten. Beim Multitronic-CVT sind das typische Symptome für Kettenlängung. Beim S-tronic auf ruckartige Gangwechsel achten.
- Vorderachse über Unebenheiten testen**
Langsam über Kopfsteinpflaster oder Bodenwellen fahren. Polter- oder Knarzgeräusche aus dem Vorderwagen deuten auf verschlissene Qürlenker-Buchsen hin. Ab ca. 120.000 km ein häufiges Thema, Reparatur kostet ca. 400 bis 1.000 Euro.
- Turbo-Ansprechverhalten testen**
Auf der Landstraße zügig beschleunigen. Der Turbo sollte gleichmäßig ansprechen. Plötzlicher Leistungsverlust oder die EPC-Warnleuchte können auf klemmende Leitschaufeln hindeuten, besonders bei Autos mit viel Kurzstreckenbetrieb.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Geräumige Oberklasse-Limousine mit bewährtem 2.0 TDI. Grundsätzlich solide, aber Getriebewahl und Fahrprofil bestimmen die Zuverlässigkeit.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Multitronic-CVT

Kettenlängung, Ruckeln, Totalausfall
€2.000-5.000

DPF-Verstopfung

Kurzstreckenbetrieb, Rußaufbau
€200-1.500

AGR-Ventil verkocht

Unrunder Leerlauf, Leistungsverlust
€200-1.200

AdBlue-System (ab 2014)

NOx-Sensor, Pumpe, Kristallisation
€400-2.000

Qürlenker-Buchsen

Poltern, schwammige Lenkung
€400-1.000

