

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: N47 oder B47? Vor 2015 ist die Steuerkette das zentrale Risiko. Ab 2015 hat der B47 dieses Problem beseitigt.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Motortyp klären: N47 oder B47**
Fragen Sie den Verkäufer nach dem Produktionsdatum (Türpfostenaufkleber). Vor März 2015 ist ein N47 verbaut, ab März 2015 der deutlich zuverlässigere B47. Das bestimmt, worauf Sie bei der Besichtigung achten sollten.
- AGR-Rückruf prüfen**
BMW rief Hunderttausende Diesel wegen Brandgefahr am AGR-Kühler (Abgasrückführung) zurück. Lassen Sie die Fahrzeug-Identifikationsnummer (VIN) vorab bei einem BMW-Händler prüfen, ob der Rückruf bereits erledigt wurde.
- Wartungshistorie anfordern**
Lückenlose Servicebelege sind wichtig. Achten Sie auf verkürzte Ölwechsel-Intervalle (alle 10.000 km statt BMWs langem Intervall) und ob Steuerketten-Arbeiten dokumentiert sind, falls es ein N47-Modell ist.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie**
Gängige Größen sind 205/55 R16 oder 225/45 R17. Durch den Hinterradantrieb verschleifen die Hinterreifen deutlich schneller. Achten Sie auf ungleichmäßiges Profil hinten und prüfen Sie das Reifenalter am Seitenwand-Code (DOT).
- Kaltstart genau beobachten**
Motor unbedingt kalt starten lassen. In den ersten 30 Sekunden auf metallisches Rasseln aus dem hinteren Motorbereich hören. Das kann auf eine gedehnte N47-Steuerkette hindeuten. Beim B47 ist dieses Geräusch kein Thema.
- Kühlmittel und Ölstand**
Kühlmittel-Ausgleichsbehälter auf korrekten Füllstand und klare Farbe prüfen. Trübes oder bräunliches Kühlmittel kann auf ein AGR-Kühler-Leck hindeuten. Den Ölstand über den elektronischen Peilstab im iDrive kontrollieren.
- Kofferraum auf Feuchtigkeit**
Kofferraumboden anheben und den Bereich um die Batterie prüfen. Wasserflecken, feuchter Geruch oder Korrosion deuten auf den typischen F20-Wassereintritt durch undichte Rückleuchten oder Lüftungsöffnungen hin.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Lenkung auf Klopfgeräusche**
Bei langsamer Fahrt über Bodenwellen und beim Einparken auf Klopfen in der Lenksäule achten. Ein bekanntes F20-Problem: Spiel im elektrischen Lenkgetriebe. Lässt sich auch bei stehendem Motor prüfen, indem Sie das Lenkrad langsam drehen.
- Turbo und Motorleistung**
Bei zügiger Autobahnauffahrt auf gleichmäßigen Leistungsaufbau achten. Ruckeln, Leistungslöcher oder eine Motorkontrollleuchte können auf ein klemmendes Turbolader-Stellglied oder DPF-Probleme (Dieselpartikelfilter) hindeuten.
- Kupplung und Schaltung**
Bei Schaltgetriebe-Modellen: an einer leichten Steigung im ersten Gang anfahren. Ruckeln beim Einkuppeln kann auf ein verschlissenes Zweimassenschwungrad (ZMS) hindeuten, das typischerweise ab 80.000 bis 130.000 km fällig wird.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Kompakter Hecktriebler mit sparsamen Diesel. N47 (vor 2015) braucht Steuerketten-Check, B47 (ab 2015) ist deutlich sorgenfreier.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

N47-Steuerkette

Dehnung/Riss, Rasseln beim Kaltstart
€1.200-6.500

AGR-Kühler

Kühlmittelleck, Brandgefahr (Rückruf)
€600-1.500

DPF-Verstopfung

Bei Kurzstrecken-Betrieb häufig
€400-2.000

Turbo-Stellglied

Verklemmt, Nottlauf und Leistungsverlust
€500-2.500

Lenkgetriebe-Klopfen

Spiel im EPS-Getriebe, F20-typisch
€100-1.800

