

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Der Turbolader ist das teürste Risiko und kann schon vor 100.000 km ausfallen. Vor der Besichtigung nach Turbo-Reparaturen oder -Tausch in der Wartungshistorie fragen.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus mit FIN prüfen**
Beim Nissan-Händler anrufen und die Fahrgestellnummer durchgeben. Es gibt sicherheitskritische Rückrufe für Kraftstoffdrucksensor (Brandgefahr) und Airbag-Gasgenerator. Beides sollte erledigt sein.
- Wartungshistorie anfordern**
Fragen Sie nach Rechnungen oder dem Scheckheft. Ölwechsel sollten alle 15.000 km mit 5W-30 Low-SAPS-Öl erfolgt sein. Wurde der Turbo schon getauscht? Falls ja, ist das kein Nachteil, sondern ein gelöstes Problem.
- Fahrprofil erfragen**
Kurzstrecke in der Stadt ist Gift für den 1.6 dCi: DPF verstopft, AGR-Ventile verrussen, der Turbo leidet. Ein Fahrzeug mit regelmäßigen Autobahnfahrten hat deutlich bessere Karten.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie**
Standardgröße ist 225/65 R17. Profiltiefe und Alter (DOT-Nummer auf der Seitenwand) prüfen. Ungleichmäßiger Verschleiß kann auf defekte Fahrwerkskomponenten hindeuten. Unterboden hat nur minimalen Werkschutz, also auf Flächenrost achten.
- Fussräume auf Feuchtigkeit prüfen**
Teppichkanten in allen vier Fussräumen anheben und fühlen. Muffiger Geruch oder feuchter Schaumstoff deuten auf verstopfte Schiebedach-Abläufe hin. Wasser kann Steuergeräte beschädigen und die Reparaturkosten vervielfachen.
- Kaltstart beobachten**
Motor unbedingt kalt starten lassen. In den ersten 30 Sekunden auf Rasseln (Steuerkette) und Heulen (Turbolader) achten. Kurzer Blick auf den Auspuff: Bläulicher Rauch kann auf Ölverbrennung durch einen verschlissenen Turbo hindeuten.
- Batterie kontrollieren**
Auf dem Batterieetikett sollte AGM oder EFB stehen, beides geeignet für Start-Stopp. Eine Standard-Nassbatterie funktioniert nicht richtig. Original-FIAMM-Batterien sind bekannt problematisch und sollten bereits getauscht sein.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Turbo-Ansprechverhalten testen**
Im 3. Gang ab 2.000 U/min kräftig beschleunigen. Der Turbo sollte gleichmäßig Leistung aufbauen. Heulen, Schleifen oder ein spürbares Loch im Leistungsaufbau können auf Lagerverschleiß oder einen undichten Ladeluftkühler hindeuten.
- Klimaanlage und Start-Stopp**
Klimaanlage auf volle Kühlung stellen und 5 Minuten laufen lassen. Springt sie ständig zwischen Modi hin und her, kann das Steuergerät defekt sein. An einer Kreuzung anhalten und prüfen, ob Start-Stopp greift. Daurhafte Fehler deuten auf BCM-Probleme hin.
- Warnleuchten im Display**
Nach 20 Minuten Fahrt sollte keine Warnleuchte mehr aktiv sein. DPF-Leuchte, Motorkontrollleuchte oder dauerhaft aktive Start-Stopp-Warnung sind typische Anzeichen für die bekannten Schwachstellen dieses Modells.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Geräumiges Familien-SUV mit Renault-Diesel. Der R9M-Turbo ist die Achillesferse. Unterdurchschnittliche Zuverlässigkeit in seiner Klasse.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

Turboladerausfall

Ausfall oft vor 100.000 km, VTG-Lager
€1.500-3.000

DPF-Verstopfung

Kurzstrecke verhindert Regeneration
€500-2.500

Steuerkettenlängung

Ab 140.000 km, Motorausbau nötig
€1.200-2.500

AGR-Ventil-Verkokung

Zwei Ventile verrussen, Leistungsverlust
€300-700

Batterieentladung

BCM geht nicht in Schlafmodus
€200-500

