

Datum \_\_\_\_\_ Kilometerstand \_\_\_\_\_ Preis \_\_\_\_\_ Verkäufer \_\_\_\_\_

**Worauf es ankommt:** Schalter oder Automatik? Mit Schaltgetriebe ist der EA211 einer der zuverlässigsten Kompaktmotoren. Das DQ200-DSG bringt das größte Kostenrisiko mit.

### VOR DER BESICHTIGUNG

#### Rückrufstatus prüfen

Takata-Airbag (sicherheitsrelevant) und hintere Schraubenfedern (2015-2019) sind die wichtigsten Rückrufe. Lassen Sie den Verkäufer den Status über die Fahrgestellnummer bei einer VW-Werkstatt klären.

#### Wartungshistorie anfordern

Ölwechsel alle 15.000 km oder jährlich mit VW 502 00 Spezifikation prüfen. Bei DSG-Modellen nach Getriebeöl-Wechseln fragen. Spezialisten empfehlen alle 40.000-60.000 km, auch wenn VW das nicht vorschreibt.

#### Zahnriemen-Status klären

Der EA211 hat einen Zahnriemen mit sehr langem Intervall (bis 210.000 km). Bei Fahrzeugen über 120.000 km ohne dokumentierte Prüfung sollten Sie 500-800 Euro für den Tausch einplanen.

### AM FAHRZEUG

#### Reifen und Karosserie

Standardgröße 195/65 R15 oder 205/55 R16. Profiltiefe und Reifenalter (DOT-Nummer auf der Flanke) prüfen. Ungleichmäßige Abnutzung an der Vorderachse kann auf verschlissene Fahrwerksteile hindeuten.

#### Kühlmittelstand und Lecks

Das Kunststoff-Thermostatgehäuse ist die häufigste Schwachstelle dieses Motors. Kühlmittelstand im Ausgleichsbehälter prüfen und unter dem Motor nach rosafarbenen Spuren oder süßlichem Geruch schauen.

#### Ölstand am Peilstab

Peilstab herausziehen (gelber Griff, vorne im Motorraum). Öl sollte zwischen Min und Max stehen und nicht nach Kraftstoff riechen. Bei 2013-2014er Modellen ist niedriger Ölstand ein Hinweis auf Kolbenring-Probleme.

#### Kaltstart beobachten

Motor möglichst kalt starten und die ersten 30 Sekunden genau anhören. Metallisches Klappern oder deutliches Ticken kann auf den Wastegate-Aktuator hindeuten. Leerlauf sollte nach wenigen Sekunden ruhig und gleichmäßig sein.

### WÄHREND DER PROBEFAHRT

#### Wastegate-Klappern bei 2.000 U/min

Bei konstanter Geschwindigkeit im mittleren Drehzahlbereich (um 2.000 U/min) auf metallisches Klappern aus dem Motorraum achten. Auch beim Gaswegnehmen anhören. Kann auf einen korrodierten Wastegate-Aktuator hindeuten.

#### DSG-Verhalten im Stadtverkehr

Falls Automatik: mindestens 10 Minuten langsam fahren mit häufigem Anfahren und Stoppen. Ruckeln beim Anfahren, Zögern beim Gangwechsel oder eine blinkende PRNDS-Anzeige können auf Mechatronik-Probleme hindeuten.

#### Turbo und Motorleistung

Auf der Autobahn zügig beschleunigen und auf gleichmäßigen Leistungsaufbau achten. Die Leistung sollte ohne Aussetzer kommen. EPC-Warnleuchte oder spürbarer Leistungseinbruch können auf Turbo-Probleme hindeuten.

### NOTIZEN

#### DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Bewährter Kompaktwagen mit zuverlässigem EA211-Motor. Mit Schaltgetriebe unkompliziert, das DQ200-DSG ist das Hauptrisiko.

#### BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

##### Wasserpumpe/Thermostat

Kunststoffgehäuse reißt, 60-120 Tkm  
€400-1.000

##### DQ200-DSG-Mechatronik

Ventilkörper reißt, nur Automatik  
€1.200-3.000

##### Wastegate-Aktuator

Gestänge korrodiert und klappert  
€50-1.500

##### Einlassventil-Verkokung

Ablagerungen ab 80-120 Tkm  
€350-600

##### ACT-Zylinderabschaltung

Schlepphebel-Verschleiß, 140/150 PS  
€1.500-3.500

