

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Der EA288-Motor ist solide, aber AGR-Verkokung und DPF-Probleme treffen Kurzstreckenfahrer hart. Schaltgetriebe bevorzugen, das DQ200-DSG ist das teuerste Risiko.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus mit FIN prüfen**
Rufen Sie bei einer VW-Werkstatt an und geben Sie die FIN durch. Besonders wichtig: Zahnriemenspanner-Rückruf bei Fahrzeugen vor Oktober 2016 (Sandeinschlüsse im Spanner) und Takata-Airbag-Rückruf.
- Serviceheft und Ölsorte prüfen**
Der 1.6 TDI braucht zwingend VW 507.00 Low-Ash-Öl. Falsches Öl beschleunigt die DPF-Verstopfung erheblich. Fragen Sie nach jährlichen Ölwechseln und bei DSG-Modellen nach Getriebeölwechseln alle 40.000 bis 60.000 km.
- Zahnriemenwechsel-Nachweis**
Das Wechselintervall beträgt 210.000 km. Liegt der Kilometerstand darüber ohne Nachweis, rechnen Sie mit 500 bis 800 Euro für Riemen, Wasserpumpe und Spanner. Falls der Spanner-Rückruf offen ist, kann beides kombiniert werden.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie prüfen**
Reifengröße ist typisch 195/65 R15 oder 205/55 R16. Profiltiefe und DOT-Alter auf der Seitenwand kontrollieren. Ungleichmäßiger Verschleiß an der Vorderachse kann auf verschlissene Qürlenker-Buchsen hindeuten.
- Ölstand kontrollieren**
Peilstab ziehen (gelber Griff, linke Motorseite). Steht der Ölstand deutlich über Maximum, ist Diesel ins Öl gelangt, weil DPF-Regenerationen abgebrochen wurden. Am Peilstab riechen: Kraftstoffgeruch deutet auf dasselbe Problem hin.
- Kaltstart und Leerlauf beobachten**
Motor komplett kalt starten. Er sollte in 2 bis 3 Sekunden anspringen. Im Leerlauf auf metallisches Rasseln aus Richtung Getriebe achten. Dieses Geräusch kann auf ein verschlissenes Zweimassenschwungrad (ZMS) hindeuten.
- Kühlmittelstand kontrollieren**
Ausgleichsbehälter im Motorraum prüfen. Sinkt der Stand ohne sichtbare Undichtigkeit, kann der AGR-Kühler intern undicht sein und Kühlmittel in die Abgasanlage leiten. Braune Verfärbung im Behälter lohnt sich genau anzuschauen.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Kräftig beschleunigen ab 1.500 U/min**
Auf der Landstraße zügig beschleunigen und auf gleichmäßiges Turbo-Ansprechen achten. Zögern, Leistungseinbrüche oder eine EPC-Warnleuchte können auf einen klemmenden Turbo-Stellmotor oder ein verstopftes AGR-Ventil hindeuten.
- DSG bei niedriger Geschwindigkeit testen**
Falls Automatik: mindestens 10 Minuten im Stadtverkehr fahren. Ruckeln beim Anfahren, Vibrieren beim Rangieren oder Zögern zwischen den Gängen deuten auf DQ200-Mechatronik-Probleme hin. Schaltwagen sind hier unkritisch.
- Warnmeldungen im Display beobachten**
Während der Fahrt das Display im Blick behalten. DPF-Warnleuchte deutet auf Regenerationsprobleme hin. Bei Euro-6-Modellen (ab 2015) zusätzlich auf AdBlue-Countdown achten, der nach einigen Neustarts den Start verhindern kann.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Sparsamer Diesel-Kompaktwagen auf MQB-Basis. EA288-Motor langlebig, aber AGR und DPF mögen keine Kurzstrecke. Mit Schaltgetriebe solide, DQ200-DSG ist riskant.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

AGR-Ventil Verkokung

Unrunder Leerlauf, Leistungsverlust
€300-1.200

DQ200-DSG Mechatronik

Ruckeln, Vibrieren, Antriebsverlust
€1.200-3.000

DPF-Verstopfung

Kurzstrecke, Diesel im Öl
€300-1.800

Turbo-Stellmotor

Leitschaukeln klemmen, Notlauf
€400-1.800

Zweimassenschwungrad

Rasseln im Leerlauf, ab 150.000 km
€800-1.500

