

# Checkliste beim Autokauf

1

Vertrauen ist gut. Kontrolle ist besser. Weil der Kauf gebrauchter Autos grundsätzlich ein gewisses Risiko birgt, ist es ratsam, das Objekt einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Diese Checkliste dient als Leitfaden.

Auf jeden Fall sollte eine ausgiebige Probefahrt erfolgen. Stellt sich kein gutes Gefühl ein, kann der Ratschlag nur lauten: Hände weg von diesem Auto.

Prüfpunkt	Prüfmethode
<b>Papiere</b>	
<b>Zulassungsbescheinigung Teil 1 und 2</b>	Die Angaben in beiden Papieren müssen übereinstimmen, bauliche Veränderungen sollten eingetragen sein. Auf das Datum der Erstzulassung achten. Ausweis des Verkäufers zeigen lassen und die Nummer notieren.
<b>Fahrgestellnummer</b>	Kontrollieren, ob die Nummer am Auto mit der in den Fahrzeugpapieren übereinstimmt. Die Motornummer ist bedeutungslos.
<b>Vorbesitzer</b>	Ihre Anzahl ist dem Brief zu entnehmen. Wurden mehrere Briefe ausgestellt, findet sich ein entsprechender Hinweis. In den meisten Fällen sind Autos von Vertretern, Taxi-, Leasing- und Fahrschul-Unternehmen nicht empfehlenswert.
<b>Wartung und Reparaturen</b>	Kundendienstheft sorgfältig kontrollieren und Belege über größere Reparaturen einsehen, dabei auf Datum und Kilometerstand achten. Regelmäßige Wartung in einer Vertragswerkstatt ist ein Pluspunkt. Eventuell in der betreffenden Werkstatt Informationen einholen.
<b>Hauptuntersuchungs-Termin</b>	Eintrag im Kfz-Schein mit Plakette am hinteren Nummernschild vergleichen, die Datumsangaben müssen übereinstimmen. Letzten Prüfbescheid einsehen, er sollte keine ernsthaften Mängel aufweisen.
<b>Karosserie</b>	
<b>Rost</b>	Auffällige Roststellen an der Karosserie lassen fast immer auf mangelnde Pflege und einen schlechten Allgemeinzustand schließen. Besonders kritisch sind Rostplatten an Türschwelleren, Längsträgern, Radlaufdecken, Kotflügelkanten und an den Türunterseiten. Unter Zierleisten und Verkleidungen nistet häufig Korrosion, auch unter den Bodenteppichen und im Kofferraum nachsehen. Kleine Rostpickel von Steinschlägen an der Frontpartie sind dagegen harmlos.
<b>Unterbodenschutz und Hohlraumversiegelung</b>	Diese Maßnahmen sollten ab Werk oder am neuen Auto von einem Fachbetrieb durchgeführt worden sein. Regelmäßige Kontrollen nachweisen lassen. Verdächtig ist frischer Unterbodenschutz bei alten Autos, denn er verdeckt oftmals große Rostplatten.
<b>Unfall</b>	Häufige Merkmale von Unfallautos: Neulackierung nach relativ geringer Laufzeit (Farbtonunterschiede oder Lackreste auf Gummidichtungen), schlecht eingepaßte Türen und Hauben, nachträgliche Schweißstellen an Karosserieträgern, Radläufen und Kofferraumboden, unterschiedlicher Erhaltungsgrad der Stoßstangen oder ungleichmäßig abgefahrene Reifen. Im Zweifel sollte man ein Vermessungsprotokoll bei einer Werkstatt in Auftrag geben.
<b>Undichtigkeiten</b>	Den Wagen mit dem Dampfstrahler abspritzen, durch eine Waschanlage fahren und danach Innen- und Kofferraum nach nassen Stellen absuchen, auch unter die Fußmatten sehen. Befindet sich Feuchtigkeit in den Scheinwerfern? Weisen die Gummidichtungen Risse auf? Sind die Wasserabläufächer (Türen, Schiebedach) offen?

# Checkliste beim Autokauf

2

Prüfpunkt	Prüfmethode
<b>Karosserie</b>	
<b>Kilometerleistung</b>	Austauschmotor und –getriebe lassen ebenso auf eine hohe Kilometerleistung schließen wie Kratzspuren der Wischer in der Frontscheibe, abgetretene Pedalgummis, abgegriffenes Lenkrad oder ein durchgesessener Fahrersitz.
<b>Heizung</b>	Wasserschläuche und Wärmetauscher auf Undichtigkeiten überprüfen, sie sind an Kalkrückständen erkennbar. Die Funktion der Heizungshebel kontrollieren. Die Geruchsentwicklung bei eingeschalteter Heizung muß gering bleiben. Auf den charakteristischen Geruch von Frostschutzmittel achten.
<b>Kontrollleuchten</b>	Kontrolllampen für ABS, Airbag und Motorsteuerung müssen beim Einschalten der Zündung aufleuchten und spätestens beim Losfahren erlöschen. Im anderen Fall liegt ein Systemdefekt vor. Ausleseprotokolle der Fehlerspeicher aller elektronischen Steuergeräte zeigen oder anfertigen lassen.
<b>Batterie</b>	Die Lebenserwartung einer Batterie beträgt zwei bis sechs Jahre. Ihr Deckel darf weder Risse noch Wölbungen aufweisen, die Pole sollten gefettet sein.
<b>Probefahrt</b>	
<b>Kaltstart und Lufverhalten</b>	Auch in kaltem Zustand muß der Motor sofort anspringen und rund laufen. Setzt der warmgefahrne Motor aus oder spricht er schlecht auf Gasgeben an, müssen Vergaser Einspritzung oder Zündung überprüft werden. Dazu am besten eine autorisierte Werkstatt aufsuchen oder Einstellung bei einem Spezialbetrieb (Bosch-Dienst) überprüfen lassen.
<b>Motorgeräusche</b>	Metallisches Klappern beim kräftigen Beschleunigen deutet auf defekte Kolben oder zu großes Kolbenspiel hin. Hartes Klopfen zeit meist einen Lagerschaden an. Klappergeräusche können auch von Störungen am Nochenwellenantrieb verursacht werden. Knallt der Motor beim Gaswegnehmen oder im Schiebebetrieb, dann ist fast immer eine Undichtigkeit der Auspuffanlage die Ursache.
<b>Ölverbrauch</b>	Ölstand prüfen. Qualmt der Motor im Schiebebetrieb bei hoher Drehzahl aus dem Auspuff, sind Ventileführungen oder Kolbenringe abgenutzt. Das bedeutet hohen Ölverbrauch und – zur Schadensbehebung – eine aufwendige, sehr teure Reparatur.
<b>Getriebe</b>	Auf Leichtgängigkeit und Exaktheit der Schaltung achten. Treten Heultöne im Schiebebetrieb auf, sind die Gangräder defekt. Abgenutzte Synchronringe machen sich durch laute Kratzgeräusche die schnellen Schaltvorgängen bemerkbar.
<b>Differential- und Kardanwelle</b>	Verschlissene Differentiale inszenieren Heultöne, Klackgeräusche bei Lastwechseln deuten auf zu großes Spiel der Kardanwellen-Kreuzgelenke hin.
<b>Fahrwerk</b>	Poltern auf schlechter Straße rührt meist von ausgeschlagenen Radaufhängungen oder Dämpferbefestigung her. Sind die Stoßdämpfer gut, darf sich die Karosserie in Kurven nicht zu stark neigen.
<b>Bremsen</b>	Sie dürfen nicht schiefeziehen, rubbeln oder metallische Geräusche erzeugen. Wird der Pedalweg bei Pumpbewegungen kürzer, befindet sich Luft im Bremssystem. Bremsanlage entlüften lassen.
<b>Motorleistung</b>	Wenn der Motor gut bei Kräften ist, muß das Auto die im Kraftfahrzeug-Schein ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke leicht erreichen, denn die Tachometer eilen in der Regel deutlich vor.

# Checkliste beim Autokauf

3

Prüfpunkt	Prüfmethode
<b>Fahrwerk</b>	
<b>Radaufhängung</b>	Die Aufhängungsteile müssen formgleich sein. Ungleich abgefahrene Reifen deuten auf eine fehlerhafte Achsgeometrie oder unkorrekten Luftdruck hin, Wagen vermessen lassen.
<b>Stoßdämpfer</b>	Feuchtigkeit am Dämpferrohr zeigt fortgeschrittenen Verschleiß an. Sehr altersschwache Dämpfer lassen sich durch die Wipp-Prüfung entlarven: Karosserie an einer Ecke hinunterdrücken und loslassen, der Aufbau darf dann höchstens dreimal nachwippen. Noch besser: Diagramm erstellen lassen.
<b>Bremsen</b>	Die Belagstärke der Bremsklötze sollte noch gut vier Millimeter betragen, Bremsleitungen auf Rostansätze überprüfen. Die Manschetten der Bremszylinder sind defekt, wenn sich das Pedal bei länger anhaltendem Druck bis zum Bodenblech senkt.
<b>Lenkung</b>	Bei geradeaus stehenden Rädern darf das Spiel am Lenkrad allerhöchstens zwei Zentimeter betragen. Durch gefühlvolles Hin- und Herbewegen prüfen.
<b>Reifen</b>	Die Profiltiefe sollte mindestens noch vier Millimeter betragen, auch beim Ersatzrad. Auf Beschädigungen an Felgenhörnern und Reifenflanken achten, ebenso auf gleiche Reifengröße, Bauart und Marke. Dimension und Speedindex müssen im Kfz-Schein eingetragen sein, ebenso Sonderräder ohne ABE.
<b>Motor und Kraftübertragung</b>	
<b>Optischer Eindruck</b>	Der Motor soll sauber und trocken sein. Ein verölter und verdreckter Motorraum deutet auf Undichtigkeiten und mangelnde Wartung hin. Die Antriebseinheit auch von unten und an versteckten Stellen auf Ölundichtigkeit kontrollieren. Eine vorausgegangene Motorwäsche kann lecke Stellen kaschieren
<b>Kompressionsdiagramm</b>	Das Diagramm sollte in eigenem Beisein bei warmer Maschine angefertigt werden, denn es läßt sich leicht fälschen. Die Kompression ist gut, wenn das Diagramm gleiche Werte für alle Zylinder ausweist. Vergleichswerte in der Werkstatt erfragen.
<b>Verschleiß</b>	Metallabrieb im Öl (Peilstab ziehen, einen Tropfen zwischen den Fingern verreiben) zeigt verschlissene Lager an. Treten bei laufendem Motor aus dem Öleinfüllstutzen Gase aus, sind in der Regel die Kolbenringe defekt. Harte Klopfgeräusche signalisieren meistens kapitale Motorschäden. Wassertröpfchen im Öl (am Peilstab prüfen) weisen auf einen Defekt an der Zylinderkopfdichtung hin.
<b>Auspuff</b>	Er ist dicht, wenn bei zugehaltenen Endrohren im Leerlauf keine Zischgeräusche auftreten (Benziner können ausgehen). Auf intakte Halterungen achten. Katalysator auf äußere Beschädigungen prüfen.
<b>Kühlung</b>	Die Kühlflüssigkeit darf weder ölig noch rostig sein. Auf Leckstellen an Kühler und Wasserschläuchen achten (weiße Kalkspuren). Sprudelt das Kühlwasser bei laufendem Motor, ist die Zylinderkopfdichtung defekt.
<b>Kupplung</b>	Höchsten Gang einlegen, Gas geben und einkuppeln. Dabei muß der Motor absterben, sonst rutscht die Kupplung. Beim Gangwechsel dürfen keine Kratzgeräusche auftreten.
<b>Antriebswellen</b>	Spiel der Wellen durch Hin- und Herdrehen prüfen, es darf nur ganz gering sein. Die Manschetten auf Undichtigkeiten und Risse kontrollieren. ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke leicht erreichen, denn die Tachometer eilen in der Regel deutlich vor.