

Kontrolle ist besser

Vertrauen ist gut, Kontrolle besser: Um das Risiko beim Kauf gering zu halten, ist eine gründliche Überprüfung des ins Auge gefassten Fahrzeugs ratsam. Die Checkliste liefert dazu einen Leitfaden. Auf jeden Fall sollte man eine ausgiebige Probefahrt, möglichst auf einer bekannten Strecke, einplanen. Vermittelt das Auto dabei kein gutes Gefühl, sollte man vom Kauf Abstand nehmen.

CHECKLISTE ZUR AUTOPRÜFUNG

Prüfpunkt	Prüfmethode
PAPIERE	
Kfz-Brief und -Schein	Die Angaben in beiden Papieren müssen übereinstimmen, bauliche Veränderungen am Auto sollten eingetragen sein. Auf das Datum der Erstzulassung achten. Ausweis des Verkäufers zeigen lassen und die Nummer notieren.
Fahrgestellnummer	Kontrollieren, ob die Nummer am Auto mit der im Brief und im Schein übereinstimmt. Die Motornummer ist bedeutungslos.
Vorbesitzer	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 sowie von Autovermietern und Kraftfahrzeug-Mechanikern nicht empfehlenswert; letztere kaufen mitunter Unfallautos billig auf und reparieren sie in eigener Regie.
Wartung und Reparaturen	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.
Hauptuntersuchungs-Termin und AU	Eintrag im Kfz-Schein mit Plakette am hinteren Nummernschild vergleichen, die Datumsangaben müssen übereinstimmen. Alle Prüfbescheide einsehen, sie sollten keine ernsthaften Mängel ausweisen. Auf aktuelle AU-Plakette am vorderen Kennzeichenschild achten. Sie ist für alle ab 1. Juli 1969 gebauten Benzin-Modelle vorgeschrieben.
KAROSSERIE	
Rost	Auffällige Roststellen an der Karosserie lassen fast immer auf mangelnde Pflege und einen schlechten Allgemeinzustand des Wagens schließen. Besonders kritisch sind größere Rostplatten an Türschwelleren, Längsträgern, Radlaufecken, Kotflügelkanten und an den Türunterseiten. Unter den Zierleisten und Verkleidungen nistet häufig Korrosion, auch unter den Bodenteppichen und im Kofferraum nachsehen. Kleine, von Steinschlägen verursachte Rostpickel an der Frontpartie sind dagegen fast immer harmlos.

Prüfpunkt	Prüfmethode
KAROSSERIE	
Unterbodenschutz und Hohlraumversiegelung	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 – er verdeckt oftmals große Rostplatten.
Unfall	Häufige Merkmale von Unfallautos: Neulackierung nach geringer Laufzeit (Farbtonunterschiede oder Lacksprühnebel auf Gummidichtungen), schlecht eingepasste Türen und Hauben, nachträgliche Schweißstellen an Karosserieträgern, Radläufen und Kofferraumboden, unterschiedlicher Erhaltungsgrad von Stoßstangen und Karosserie-Plastikteilen oder ungleichmäßiger Reifenverschleiß. Im Zweifel das Fahrwerk vermessen lassen.
Undichtigkeiten	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 Wasserabläufelöcher (Türen, Schiebedach) offen?
Kilometerleistung	Austauschmotor und -getriebe lassen ebenso auf eine hohe Kilometerleistung schließen wie Kratzspuren der Wischer in der Frontscheibe, abgetretene Pedalgummis, abgegriffenes Lenkrad oder ein durchgessener Fahrersitz.
Heizung und Klimaanlage	Wasserschläuche und Wärmetauscher auf Undichtigkeiten überprüfen, sie sind an Kalkrückständen erkennbar. Die Funktion der Heizungsschalter kontrollieren. Die Geruchsentwicklung bei eingeschalteter Heizung muss gering bleiben. Arbeitet die Klimaanlage korrekt (Temperaturstufe „kalt“ wählen)?
Kontroll-Leuchten	Kontroll-Lampen 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.
Batterie	Die Lebenserwartung einer Batterie beträgt zwei bis sechs Jahre. Ihr Deckel darf weder Risse noch Wölbungen aufweisen, die Pole sollten gefettet sein.

CHECKLISTE ZUR AUTOPRÜFUNG

Prüfpunkt	Prüfmethode
MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG	
Optischer Eindruck	Der Motor soll sauber und trocken sein. Ein verölter und verdreckter Motorraum deutet auf Undichtigkeiten und mangelnde Wartung hin. Die Antriebsseinheit auch von unten und an versteckten Stellen auf Ölundichtigkeiten kontrollieren. Eine vorausgegangene Motorwäsche kann lecke Stellen kaschieren.
Kompressionsdiagramm	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.
Verschleiß	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. Wassertropfen im Öl (am Peilstab prüfen) weisen auf einen Defekt an der Zylinderkopfdichtung hin.
Auspuff	Er ist dicht, wenn bei zugehaltenen Endrohren im Leerlauf keine Zischgeräusche auftreten (Benziner können ausgehen). Auf intakte Halterungen achten. Katalysator auf äußere Beschädigungen prüfen.
Kühlung	Die Kühlflüssigkeit darf weder ölig noch rostig sein. Auf Leckstellen an Kühler, Wasserschläuchen und deren Verbindungsstellen achten (weiße Kalkspuren). Sprudelt das Kühlwasser bei laufendem Motor, ist die Zylinderkopfdichtung defekt.
Kupplung	Höchsten Gang einlegen, Gas geben und einkuppeln. Dabei muss der Motor absterben, sonst rutscht die Kupplung. Beim Gangwechsel dürfen keine Kratzgeräusche auftreten.
Antriebswellen	Spiel der Wellen durch Hin- und Herdrehen prüfen, es darf nur ganz gering sein. Die Manschetten auf Undichtigkeiten und Risse kontrollieren.
FAHRWERK	
Radaufhängung	Die Aufhängungsteile müssen formgleich sein. Ungleich abgefahrne Reifen deuten auf eine fehlerhafte Achsgeometrie oder unkorrekten Luftdruck hin, Wagen vermessen lassen.
Stoßdämpfer	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.
Bremsen	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 längerem anhaltendem Druck bis zum Bodenblech senkt.

Prüfpunkt	Prüfmethode
FAHRWERK	
Lenkung	Bei geradeaus stehenden Rädern darf das Spiel am Lenkrad allerhöchstens zwei Zentimeter betragen. Durch gefühlvolles Hin- und Herbewegen prüfen.
Reifen	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.
PROBEFAHRT	
Kaltstart und Laufverhalten	Auch in kaltem Zustand muss der Motor sofort anspringen und rund laufen. Setzt der warm gefahrene Motor aus oder spricht er schlecht auf Gasgeben an, müssen Vergaser, Einspritzung oder Zündung überprüft werden. Dazu am besten eine autorisierte Werkstatt aufsuchen oder die Einstellung bei einem Spezialbetrieb (Bosch-Dienst) überprüfen lassen.
Motorgeräusch	Metallisches Klappern beim kräftigen Beschleunigen deutet auf defekte Kolben oder zu großes Kolbenspiel hin. Hartes Klopfen zeigt meist einen Lagerschaden an. Klappergeräusche können auch von Störungen am Nockenwellenantrieb verursacht werden. Knallt der Motor beim Gaswegnehmen oder im Schiebebetrieb, dann ist fast immer eine Undichtigkeit der Auspuffanlage die Ursache.
Ölverbrauch	Ölstand prüfen. Qualmt der Motor im Schiebebetrieb bei hoher Drehzahl aus dem Auspuff, sind Ventilführungen oder Kolbenringe abgenutzt. Das bedeutet hohen Ölverbrauch und – zur Schadensbehebung – eine aufwendige, sehr teure Reparatur.
Getriebe	Auf Leichtgängigkeit und Exaktheit der Schaltung achten. Treten Heultöne im Schiebebetrieb auf, sind die Gangräder defekt. Abgenutzte Synchronringe machen sich durch laute Kratzgeräusche bei schnellen Schaltvorgängen bemerkbar.
Differenzial und Kardanwelle	Verschlossene Differenziale inszenieren Heultöne, Klackgeräusche bei Lastwechseln deuten auf zu großes Spiel der Kardanwellen-Kreuzgelenke hin.
Fahrwerk	Poltern auf schlechter Straße rührt meist von ausgeschlagenen Radaufhängungen oder Dämpferbefestigungen her. Sind die Stoßdämpfer gut, darf sich die Karosserie in Kurven nicht zu stark neigen.
Bremsen	Sie dürfen nicht schief ziehen, rubbeln oder metallische Geräusche erzeugen. Wird der Pedalweg bei Pumpbewegungen kürzer, befindet sich oft, aber nicht immer Luft im Bremssystem.
Motorleistung	Wenn der Motor gut bei Kräften ist, muss das Auto die im Kraftfahrzeug-Schein ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke ohne große Mühe erreichen, denn die Tachometer eilen in der Regel deutlich vor.