



Luftwaffen-Motorsportgruppe Wahn e.V.

Kaufberatung aus Erfahrung

Kaum eine oder einer kauft ein Auto nur deshalb gebraucht, weil es Spass macht, gebrauchte Autos zu kaufen. Der Hauptgrund ist meistens, dass man für deutlich weniger Geld auch noch immer ein gutes Auto bekommen KANN.

Natürlich kann man auch heftig reinfallen, wem ist das noch nicht passiert? Damit Ihnen das erspart wird, versuche ich meine langjährigen Erfahrungen an den Mann (die Frau) zu bringen. Der einfacheren Beschreibung wegen rede ich ab jetzt nur noch von Käufer bzw. Verkäufer. Ich erspare mir und Ihnen das wenig benutzer- bzw. lesefreundliche „die Käuferin/ der Käufer“ bzw. „die Verkäuferin/ der Verkäufer“.

Und los geht's....

Grundsätzlich rechne ich bei einer „Neuerwerbung“ mit ca. 1.000 € für eine umfangreiche Inspektion, die den Austausch aller Flüssigkeiten, Filter, Bremsbeläge und –Scheiben, Zündkerzen und Keilriemen beinhaltet. Ggf. wechsele ich auch den Steuerriemen und messe die Kompression. Wir nennen diesen Vorgang „Ausnullen“, d.h. die Verschleißteile sind jungfräulich und haben Null Lebensdauerverbrauch.

Mit kameradschaftlicher Unterstützung können Sie in der Luftwaffen-Motorsportgruppe all diese Maßnahmen selber durchführen. Nehmen Sie sich dafür ruhig ein bis zwei Tage Zeit. Sie kennen danach den wirklichen Zustand des Autos. Und sollte danach noch Geld übrig sein, kann man Mängel beseitigen die bei der Kaufbesichtigung nicht aufgefallen sind. Wenn dann auch noch Geld übrig geblieben ist, mache ich was mit meiner Liebsten (nicht das neue alte Auto), wie Shoppen, Essen gehen etc. So hat sie auch was vom Neuerwerb.

Damit Sie glücklich bleiben, empfehle ich also folgende Regeln zu beachten:

Regel 1 → Nur zu zweit

Nehmen Sie zur Besichtigung immer jemanden mit, der das Auto nicht kaufen will, dem das Auto egal ist. Wenn Sie sich in ein Auto mehr oder minder verliebt haben, sind sie gerne bereit, den einen oder anderen Mangel zu übersehen oder gar schön zu reden.

Noch besser ist es, jemanden mitzunehmen, der diesen Typ schon kennt; viele Schäden oder Macken fallen nur dann auf, wenn man aus Erfahrung weiß, wie etwas auszusehen oder zu klingen hat.

Auch in Begleitung eines Kenners ist zwar nicht garantiert, dass man nach dem Kauf keine bösen Überraschungen erlebt, aber ein erfahreneres Auge kann viele kostspieligen Defekte eher erkennen. Daneben ist der psychologische Faktor nicht

zu unterschätzen: ein Verkäufer wird beim Verkaufsgespräch weniger „schönreden“, wenn er weiß dass jemand mit Erfahrung anwesend ist.

Es ist nicht alles Gold was glänzt – drum schauen Sie dahinter und vor allem darunter. Kommen Sie in die Motorsportgruppe, unsere Werkstattwarte helfen Ihnen gern. Vor allem sollten Sie mit dem Kaufkandidaten auf die Bühne, weil meistens sieht's von unten schlimmer aus als von oben.

Egal, welches „Schnäppchen“ angeboten wird: Ein Auto ohne vorherige Besichtigung und Probefahrt zu kaufen, ist eine ganz schlechte Idee, aber das sollte eigentlich jedem klar sein.

Regel 2 → Informationen

Je besser Sie über das Modell Bescheid wissen, welches Sie zu erobern gedenken, desto schneller können Sie auch die Schwachstellen des angebotenen Modells erkennen. In Kaufberatungen etlicher Zeitschriften werden die Schwachstellen eines Autotyps beschrieben. Haben Sie sich für einen speziellen Typ entschieden, suchen Sie sich den entsprechenden Marken- oder gar Typen-Club. Wer sich mit dem Internet nicht so gut auskennt, dem helfen wir in der Motorsportgruppe gerne weiter. Nirgendwo gibt es mehr geballte und neutrale Information als in den Typenclubs.

Auch werden gerne Ausstattungsdetails aus aufpreispflichtige Extras dargeboten, die in Wirklichkeit schon bei dem einen oder anderen Modell als „Serienausstattung“ enthalten waren.

Besorgen Sie sich daher frühzeitig übers Internet oder Zeitschriften oder TÜV-/ Dekra-Prüfer oder auch über einen Vertragshändler entsprechende Informationen. Wertvolle Hilfe leisten beispielsweise der jährlich erscheinende TÜV-Report oder Autozeitungen.

Auch der TÜV bietet Fahrzeuguntersuchungen – außerhalb des eigentlichen TÜV – an. Kostet etwas, lohnt sich aber, wenn man keine Bühne hat oder kein Fachmann ist. Dieser unparteiische Rat ist wertvoll, das Honorar ist meist gut investiert.

Regel 3 → Augen auf beim Autokauf

3.1 Erste Beurteilung eines Angebots:

- Grundsätzlich haben weder Sie als potenzieller Käufer noch der Verkäufer etwas zu verschenken. Warum auch? Und warum gerade an Sie, den Unbekannten? Begegnen Sie daher Angeboten immer mit einer gesunden Portion Skepsis! Es kommt öfter vor als man glaubt, dass ein Auto auf Bildern "super dasteht" und der Zustand in der Beschreibung als "1A" bezeichnet wird – bei nahen Betrachten ist es eine Ruine.
- Die erste Frage sollte sein, wie lange das Auto auf den Verkäufer bzw. den/die Vorbesitzer angemeldet war. Wenn das Auto schon kurze Zeit nach der Anmeldung wieder verkauft wird, kann dies auf einen größeren und/ oder teuren Defekts hindeuten. Die typischen Klassiker sind defekte Zylinderkopfdichtung, defekter Turbolader, Lagerschaden, Schweller durchgerostet, etc. Oder der Verkäufer hat einfach kein Geld mehr, um das Auto zu halten – dann sind meist auch Wartungsmängel „vorprogrammiert“.

- Da der Kilometerzähler bei älteren Autos relativ einfach zu manipulieren ist, sollte man auch den Angaben bzgl. Laufleistung kritisch gegenüberstehen. Es empfiehlt sich, die angegebene Laufleistung z.B. mit Einträgen im Wartungsbuch (Scheckheft), Werkstattrechnungen, dem Zahnriemenwechsel-Aufkleber auf dem Zahnriemengehäuse und dem Ölwechsel-Etikett im Motorraum zu vergleichen. Eine wirklich „neutrale“ Quelle eines abgelesenen Kilometerstandes finden Sie nur bei den TÜV-Berichten. Ich frage grundsätzlich nach ALLEN TÜV-Berichten. Jemand, der sein Auto hegt und pflegt, bewahrt auch die Belege auf. Sind die Dokumente aus der Vorzeit nicht mehr vorhanden, bedeutet die „Vorsicht Falle“.
- Auch ein stark abgegriffenes Lenkrad, verschlissener Schalthebel und Pedalgummis sind Zeichen für eine hohe Laufleistung – wenn die Gummis neu sind, kommt das dicke Fragezeichen „wurden sie gewechselt – und warum?“ Auch Steinschläge auf der Fronthaube oder am Windschutzscheibenrahmen wie auch die „Krater“ von zerplatzten Mücken auf der Windschutzscheibe können ein Anhaltspunkt für viele oder wenige Kilometer sein.
- Ein Mensch braucht Liebe und „Wartung“, ein Auto auch. Bringen Sie in Erfahrung, wann und wie häufig Motoröl, Getriebeöl, Differentialöl, Benzinfilter, Luftfilter, Zündkerzen usw. gewechselt wurden bzw. wann und vor allem wo welche Inspektionen durchgeführt wurden. Es soll schon vorgekommen sein, dass „der Kumpel von um die Ecke“ gegen eine geringe Gebühr auch schon mal einen Beleg für durchgeführte Inspektionen geschrieben haben soll. Wenn der Besitzer keine entsprechenden Belege z.B. in Form von Rechnungen vorweisen kann, gehen sie vom Schlimmsten aus, nämlich dass die Wartungsintervalle nicht eingehalten wurden.

3.2 Gewährleistung und Garantie – ein Kapitel für Rechtsanwälte

- Viele Leute meinen, dass sie beim Kauf von einem Händler nicht viel falsch machen könnten, weil der ja laut Gesetz (in Deutschland) "Garantie" geben müsse. Das ist ein häufiges Missverständnis, ein Händler muss einem Privatkunden in Deutschland nämlich nur eine „Gewährleistung“ geben.
- Von der Gewährleistung sind nur Mängel abgedeckt, die nachweislich bereits beim Kauf vorhanden waren, die nicht explizit im Kaufvertrag erwähnt wurden und die außerdem nicht verschleißbedingt sind. Defekte Stoßdämpfer, ein undichter Auspuff oder eine rutschende Kupplung sind davon also nicht betroffen, weil sie Verschleißteile sind.
- Die allermeisten Händler versuchen Gewährleistungsansprüche außerdem schon im Vorfeld auszuschließen, z.B. indem sie im Kaufvertrag sämtliche Teile als defekt deklarieren oder nur "im Auftrag" verkaufen. Viele dieser Tricks wurden zwar schon von verschiedenen Gerichten für unzulässig erklärt, aber ob sich für ein altes Auto der zeitliche und finanzielle Aufwand eines Rechtsstreits lohnt, ist fraglich. Schließlich wollen Sie Auto fahren und nicht streiten. Ausführlichere Informationen zu dem Thema gibt's z.B. im Internet oder bei einer Rechtsberatung.

Jetzt geht's ans Objekt der Begierde ...

3.3 Typische Schwachstellen der Karosserie

- Lack und Spaltmaße: Wenn im Motorraum, an Fahrwerksteilen, am Tank oder auf Plastikteilen und Dichtgummis Lacknebel zu sehen ist, wurde dort schon einmal nachlackiert, was je nach Bereich auf einen reparierten Unfallschaden oder Rostentfernung hinweisen kann.
Andere Anhaltspunkte für einen Unfallschaden sind die Spaltmaße zwischen Front, Motorhaube/ Kofferraumklappe und Kotflügeln bzw. Türen zu Säulen bzw. Schwellern.
Da diese Teile meistens nicht ganz leicht zu justieren sind, passen die Spaltmaße dort nach einem Unfall oft nicht mehr so wie im Original.
- Sport-Fahrwerke, Breitreifen und ggf. Fahren ohne Dach belasten den Rahmen, die Schweller, die Knotenbleche und das Fahrwerk erheblich! Also bei solchen Autos besonders gut prüfen. Ich nehme lieber ein nicht getunttes Fahrzeug und mache das Auto dann nach meinen Wünschen zurecht – da weiß ich wirklich, was ich habe.
- Radlaufkanten – grundsätzlich ansehen! Sind sie gebördelt? Wenn ja, sinkt der Wert des Wagens, auch wenn der Verkäufer stolz auf sein Werk. Durch die Blechbearbeitung reißt der Lack im mikroskopischen Bereich, Nachlackieren wird meistens nur von außen durchgeführt. Die Versiegelung zwischen Innenradhaus und Außenhaut ist verletzt und kann nur sehr schwer wiederhergestellt werden. Meistens wird darauf verzichtet, da man dies eh nicht sieht, zumindestens die nächsten zwei Jahre, danach aber umso deutlicher. Wenn die Karies von Innen blüht, ist eine Rostbekämpfung nur durch Schweißarbeiten möglich. Da dadurch die Integrität der Karosserie verletzt wird und eine unsichtbare Reparatur kaum möglich ist, sinkt der Wert weiter.
- Nachgerüstete Breitreifen – sehr gefährlich! Häufig ragt das Reifenprofil bis an die Radlaufkante. Anhaftendes Wasser, Staub, Salz und Dreck wirken wie ein gut funktionierendes Sandstrahlgebläse. Der Erfolg ist schnell sichtbar..
- Schweller, -ecken und ggf. -verkleidungen prüfen. Wenn die etwas abstehen oder ausgebeult aussehen, schon Bläschen werfen oder gar löchrig sind oder mit Nicht-Original-Schrauben befestigt sind – genauer anschauen, am Besten auf die Bühne.
- Rost in den Radhäusern hinten: Sieht man meistens nur, wenn die Verkleidungen im Kofferraum abgenommen sind. Zwischen geklebten Radhaushälften rostet's eigentlich immer, egal wie der Zustand von außen ist. Unterbodenschutz im Radhaus kann top aussehen, maßgebend ist das Bild von innen.
Eigentlich müsste man bei der Besichtigung immer die Verkleidungen ausbauen und unter die Hecklautsprecher schauen.
Lässt sich reparieren, braucht aber einen guten Klempner. Schön ist, dass man dabei nichts lackieren muss.
- Kofferraumkante: wenn die Gummipuffer an der Klappe nie erneuert wurden, sind die kürzer als neue. Die Klappe drückt dann auf die Dichtung, das verursacht zunächst Scheuerstellen, später Rost an der Blechkante.
Also, Kofferraumdichtung an den unteren Ecken und in der Mitte am Schloss mal anheben und drunterschauen.
- Untere Zierleiste an der Heckscheibe: je flacher die Heckscheibe ist, desto länger bleibt hier Wasser stehen. Also erhöhte Rostgefahr – unter der Zierleiste!

Kann je nach Fahrzeug und Schadensumfang ein Hinderungsgrund zum Kauf sein.

- Falls Cabrio- oder Targadach vorhanden: Rost an den Kanten checken, vorn und hinten jeweils hauptsächlich an den äußeren Ecken. Oft sieht man's gleich von außen ohne das Dach auszubauen, ansonsten auf jeden Fall Dach raus und die Dichtungen an den Ecken mal etwas anheben.
Cabrio- oder Targadach muss einwandfrei öffnen und schließen, achten Sie auf Spuren von Wassereintritt. Bei Cabriodächern sind gerne die hinteren Plastikscheiben blind – falls diese nicht mit Reißverschluss befestigt sind, wird ein Austausch teuer.
- Dichtungen der Rücklichter, eigentlich (fast) Pfennigsartikel – aber mit Langzeitwirkung!
Heben Sie unbedingt den Kofferraumteppich anheben. Wenn's muffelig riecht oder der Teppich gar nass ist, ist der Rost auch nicht weit. Wassereintritt merkt man aber unbedingt beim Autowaschen, sondern oft erst wenn's mal richtig kräftig einen halben Tag geregnet hat..
- Teilweise sieht man recht "aufwendig" reparierte Unfall-/Rostschäden, z.B. ausgetauschte Seitenwände hinten. Da sollte man sehr vorsichtig sein, das hat meist nur eine geringe Halbwertszeit. Irgendwann kommt da immer was durch.
- Stoßfänger – Auch wenn sie kleine Beulen haben: Die PU-Haut der meisten Autos kommt bei einem Rempler wieder zurück, die Träger untendrunter sehen aber teilweise abenteuerlich aus. Ebenso die ganzen Streben, die der Stoßfänger-Haut ihre Form geben.
- Vollständigkeit und Zustand der Innenverkleidungen: Irgendwas geht an den Plastikteilen immer kaputt und wer viel transportiert, hat da schnell Kratzer drin. Die Teile im passenden Farbton ohne Macken gebraucht zu beschaffen, kann je nach Modell und Alter leicht sein, bei älteren und gesuchten Modellen kanns auch zum Horror werden.
- Rost an den Hilfsrahmen der Achsen sieht man nur von unten: nicht kritisch, aber unschön und aufwendig. Grad bei Winterautos die viel Salz gesehen haben, sehen die Teile meist recht übel aus. Das ist besonders kritisch, wenn man viel Leistung fahren will. Der Hinterachsrahmen ist meistens aus Gewichts- und Kostengründen vom Werk eh nicht überdimensioniert und in verrostetem Zustand noch empfindlicher gegen hohe Drehmomente am Differential.

3.4 Motor und Getriebe

- Undichtigkeiten – Ich bevorzuge Autos, die keine frische Motorwäsche haben. So sieht der Motorraum zwar nicht „aufgeräumt und geputzt“ aus, dafür erkenne ich aber, ob irgendwo ein Leck ist oder ob irgendwann etwas „gemacht“ wurde.
- Zylinderkopfdichtung – Teuer! Je nach Fahrzeug übersteigt die Reparatur den Zeitwert des Autos. Es soll Verkäufer geben, die ein Auto verkaufen, weil sich ein Schaden an der Zylinderkopfdichtung anbahnt.
Ein Zylinderkopfdichtungsschaden verläuft in den allermeisten Fällen allmählich und macht sich mit der Zeit durch schleichenden Wasserverlust bemerkbar. Es könnte aber auch eine lockere Schelle, eine dahinsiechende Wasserpumpe oder ein Riß in einem der immer mehr aus Kunststoff gefertigten Anschlussstutzen sein.

Die Hoffnung stirbt zuletzt und bei älteren Autos ist es aber meistens die Kopfdichtung. Ohne spezielles Gerät (CO-Tester) ist ein Zylinderkopfschaden jedoch nicht ganz leicht zu identifizieren.

Die Zylinderkopfdichtung altert, wie wir auch; meistens „stirbt“ sie durch Überhitzung des Motors in Folge eines schlecht gewarteten Kühlsystems. Durch die defekte Zylinderkopfdichtung verdrängen die Abgase das Kühlmittel im Kühlkreislauf (meistens bricht die Zylinderkopfdichtung zwischen Kühlkanälen und Brennraum durch), der Motor läuft heißer, was wiederum den Schaden an der Kopfdichtung verschlimmert. Wenn die Kopfdichtung einmal einen Knacks weg hat, repariert sich das niemals mehr von selbst. Und die angepriesenen „Wundermittel“ **helfen nur dem Wundermittelverkäufer.**

- Getriebe – bei den meisten Autos so gut, dass man es gar nicht merkt. Darf keine Geräusche machen. Sonst eine Aufgabe für den Fachmann – und teuer. Insbesondere bei Automatik-Getrieben ist ein regelmäßiger – und belegter - Ölwechsel ein Garant für lange Freude.
Es muss sich auch leicht schalten lassen. Es kann sein, dass sich Gänge einer Schaltebene nur schwer bzw. mit Krachen einlegen lassen. Eventuell muß man zum Anfahren erst in den 2. Gang schalten, um dann in einem Rutsch in die Kulissee des 1. Ganges zu kommen. In diesem Fall ist das Schaltgestänge ausgenudelt und es hilft der Austausch der Kugelköpfe. Glück gehabt!

Regel 4 - Selbst Hand anlegen

4.1 Sichtprüfung bei stehendem Motor

- Intensive Prüfung der Karosserie – hier nur Beispiele
- Stimmen die Spaltmaße – am besten bei geschlossenen Augen mit dem Zeige- oder Mittelfinger über die Spaltmasse gleiten – die empfindlichen Nerven spüren sofort jede Veränderung.
- Greifen Sie unter die Gummilippen der Front- und Seitenscheiben und heben Sie sie hoch – darunter ist mit Sicherheit der tatsächliche Originallack. Hier sammelt sich auch gerne Rost, da eingedrungenes Wasser und auch Staub von den Gummilippen gut gehalten wird. Im Fahrbetrieb arbeitet dann die Scheibe und der Schmutz wirkt wie Schmirgelpapier.
- Untere Zierleiste an der Heckscheibe: je flacher die Heckscheibe ist, desto länger bleibt hier Wasser stehen. Also erhöhte Rostgefahr – unter der Zierleiste! Kann je nach Fahrzeug und Schadensumfang ein Hinderungsgrund zum Kauf sein.
- Kofferraumkante: wenn die Gummipuffer an der Klappe nie erneuert wurden, sind die kürzer als neue. Die Klappe drückt dann auf die Dichtung, das verursacht zunächst Scheuerstellen, später Rost an der Blechkante. Also, Kofferraumdichtung an den unteren Ecken und in der Mitte am Schloss mal anheben und drunterschauen.
- Innenraum – alle Teile vorhanden, alle Schalter funktionsfähig. Sitze sind fest verankert und lassen sich verstellen, Nähte an den Sitzen sind intakt? Sicherheitsgurte in gutem Zustand, lassen sich verstellen und rollen sich von selbst wieder auf?

Heben Sie die Fußmatten hoch, wenn möglich auch ein Blick unter die Dämmmatten – wenn's hier muffig riecht, ist Wasser im Innenraum, das bedeutet Rost am Wagenboden.

Heizung, Klima, Radio und Navi funktionieren, ebenso alle Lichter, Hupe etc. Funktioniert das Schiebe- (Hebe-)dach?.

Armaturenbrett und Türverkleidungen sauber oder „speckig“?

- Ölstand prüfen – Ist genügend Öl drin? Hat das Öl Wasserspuren? Riecht das Öl auffällig nach Auspuffgasen?
- Deckel des Wasserkühlers öffnen (nicht bei heißem Motor!). Der Kühler sollte stets bis zur oberen Marke gefüllt sein, außerdem sollte das Kühlmittel sauber aussehen. Ölige Schlieren auf der Wasseroberfläche oder eine rostige Verfärbung deuten auf mangelnde Pflege hin und können sogar Anzeichen für einen Schaden der Zylinderkopfdichtung sein.
- Ausgleichsbehälter prüfen.
Der Ausgleichsbehälter hat die Aufgabe, die Volumenänderung des Kühlmittels bei Erhitzung und Abkühlung aufzufangen, er sollte bei intaktem Kühlsystem und intaktem Motor aber niemals überlaufen. Also sollte der Kühlmittelstand immer deutlich oberhalb der "Min"-Marke stehen.
Trotzdem sollte man nachschauen, ob irgendwo unterhalb der Überlauf-Öffnung Kühlmittelrückstände zu sehen sind.
- Kühler, Kühlerschläuche – Sehen Sie sich den Kühler an. Sind die Lamellen durch tote Mücken, Fliegen, Schmetterling und sonstige Biomasse verstopft, kann kein Lüftchen mehr durch die Lamellen und das Wasser kühlen.
Insbesondere bei Autos mit Klimaanlage ist dem Wasserkühler ein Klimakühler vorgebaut. Man kommt an den Wasserkühler nicht ran und dessen Lamellen setzten sich mit Staub und Dreck zu. Ergebnis – siehe Zylinderkopfdichtung. Die Kühlerschläuche sollte noch keine Altersstarre aufweisen, sondern noch flexibel sein, wie Gummi halt.
- Kabelbaum - Der Kabelbaum im Motorraum ist vor allem in Motornähe naturgemäß extremen Temperaturen ausgesetzt. Das Material der Kabelisolierung versprödet, da der Weichmacher flitzen geht. Bei Oldtimern war die Isolierung sogar aus Gummi. Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit, dass durch eine defekte Isolierung ein Kurzschluß entsteht. Auch kann das Kabel - von außen leider unsichtbar – aufgrund versprödeter Isolierung und Vibrationen im Fahrbetrieb brechent, die Ursache schwer zu diagnostizierender Wackelkontakte. Man sollte daher z.B. die Kabel insbesondere an den heißen Stellen des Motors oder auf der Auspuffseite auf Geschmeidigkeit prüfen. Wenn die Kabel hier schon extrem spröde und starr sind, ist Vorsicht geboten.
- Zahnriemen – das Material kostet nicht viel, doch es braucht ne Menge Erfahrung oder Arbeitszeit. Bei einigen Autos muß für den wechsel sogar der Motor ausgebaut werden. Die Werkstattkosten liegen irgendwo ab 400 bis 1.500 € und höher. Achten Sie auf den nächsten Zahnriemenwechsel; eigentlich müsste ein Aufkleber im Motorraum oder Innenraum angebracht sein. Sparen bei Zahnriemenwechsel ist sparen am falschen Ende! Wenn der Riemen reißt, sind bei den meisten hochverdichteten Autos die Ventile hin. Das bedeutet Zylinderkopf runter, neue Ventile, neue Zylinderkopfdichtung, neue Auspuffkrümmerdichtung etc. Informieren Sie sich, ob der Motor ein

sogenannter Rundläufer ist, was bei Turbomotoren häufig der Fall ist. Im Falle eines Zahnriemenrisses können sich Kolben und Ventile nicht berühren und der Schaden ist mit der Erneuerung des Zahnriemens getan. Falls ein Zahnriemenwechsel durchgeführt wurde, fragen Sie nach der Spannrolle. Häufig reißen Zahnriemen nicht aufgrund des Alters, sondern weil die Riemenspannung falsch eingestellt wurde, oder das Lager der Spannrolle schwergängig war. Reifen und Felgen: Reifen und Felgen sind in den Fahrzeugpapieren korrekt eingetragen. Ungleichmäßig abgefahrene Reifen sind ein Indikator für eine verstellte Spur, verschlissene oder verbogene Fahrwerksteile, defekte Stoßdämpfer oder auch unrunde Felgen. Bei manchen Autos ist nach Stoßdämpferwechsel die Spur zu vermessen. Häufig wird die Stellung des Federbeins in den Langlöchern nur markiert. Reifen und Felgen haben keine sichtbaren Schäden. Bei Felgen sind die Schäden oder Schläge meistens nicht auf der Aussenseite, sondern auf der Innenseite der Felgen zu sehen!

- Unterbodenabdeckung prüfen. Normalerweise ist unter dem Motorraum eine große Abdeckung aus schwarzem Kunststoff montiert, die u.a. dafür sorgt, dass möglichst viel Fahrtwind durch die Kühler in der Front geleitet wird. Oft fehlt diese Abdeckung oder ist kaputt. Bei fehlender Abdeckung kann der Wasserkühler ebenfalls nicht so gut arbeiten wie er sollte, was wiederum zu erhöhter Wassertemperatur führen kann.
- Unterbodenschutz – frischer Unterbodenschutz sieht schön aus, doch wer macht sich die Mühe und die Arbeit für ein Auto, was verkauft werden soll? Frischer Unterbodenschutz erweckt in mir immer den Eindruck, als ob etwas verdeckt werden soll – daher diese Bereiche besonders intensiv prüfen!
- Sind Ölspuren unter der Ölwanne?

4.2 Prüfung im Stand bei laufendem Motor:

- Wenn im Innenraum beim Anlassen des Motors oder beim Hochdrehen im Leerlauf ein glickerndes Geräusch aus Richtung der Lüftungsdüsen zu hören ist, befindet sich Gas im Kühl- bzw. Heizkreislauf. Es handelt sich dabei entweder um Abgase (was auf eine defekte Zylinderkopfdichtung hinweist) oder in seltenen Fällen auch um Luft, die z.B. durch einen porösen Schlauch, einen defekten Kühlerdeckel oder bei einem kürzlichen Kühlwasserwechsel hineingelangt sein kann.
- Der Motor sollte in allen Lebenslagen sehr weich und rund laufen. Unrunder oder schwankender Leerlauf oder Stottern/Aussetzen beim Gasgeben kann viele Ursachen haben, ist aber keineswegs normal. Auf klappernde oder klackernde Geräusche achten. Ein leises, unaufdringliches Klappern im Leerlauf kann von den Einspritzdüsen kommen. Dies ist normal und nimmt üblicherweise ab, wenn der Motor wärmer wird. Wenn bei kurzen Gasstößen zwischen im mittleren Drehzahlbereich ein klapperndes Geräusch zu hören ist, handelt es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um einen Pleuellagerschaden. Diese sind Gleitlager, die in einem Ölfilm schwimmen. Bei einem kurzen Gasstoß dauert es einem Bruchteil einer Sekunde bis der Öldruck nachkommt und das Pleuel drückt auf das (Mehrschicht-) Lager und nicht auf den Ölfilm.

- Wenn der Motor im kalten Zustand ein bisschen nach V8-Geblubber klingt, ist das zwar ein schöner, hochwertiger Sound, wahrscheinlich ist aber nur die Abgaskrümmerdichtung defekt. In diesem Fall spürt man meistens einen leichten Luftzug wenn man mit der Hand an der Dichtfläche zwischen Motor und Abgaskrümmer entlangfährt, außerdem riecht man dann Abgase im Motorraum. Die Dichtung kostet nicht allzu viel, aber der Zeitaufwand. Und wenn dann noch die Stehbolzen abreißen (die durch Hitze gerne im Motorblock eingefressen sind) – kann man gleich auch noch die Zylinderkopfdichtung erneuern.
Tipp: Damit sich die verkupferte Mutter nicht durch verrostete Gewindegänge quälen muß, verbunden mit dem Risiko eines Stehbolzenabrisses, empfehle ich die Freigänge mit einer Drahtbürste zu bearbeiten und danach zu fetten.
- Wenn's im Motor in schöner Abhängigkeit von der Drehzahl nach rhythmischen Schlagzeug-Tackern klingt, sind entweder Ventilspiel zu groß, die Hydro-Stößel defekt oder ein Pleuellager der Kurbelwelle ist ganz hinüber. Ein Pleuellagerschaden ist auch ein typisches Ergebnis mangelnder Wartung. Jeder Motor verbraucht etwas Öl, teilweise geben die Hersteller den Verbrauch auf bis zu 1 ltr / 1.000 km an. Mit zunehmendem Alter und härter werdenden, ausgeleiterten Ventilschaftdichtungen und Simmeringen kann der Ölverbrauch des Motors steigen.
Viele Fahrer prüfen den Ölstand aber nicht häufig genug (ich mache das bei jedem zweiten Mal tanken). Wenn altes Öl mit Abrieb oder zu wenig Öl in der Ölwanne ist, bekommen als erstes die Pleuellager und die Hauptlager der Kurbelwelle den Mangel zu spüren.
Merke: Fast alles, was im Motorraum ungewohnte Geräusche macht, wird irgendwie teuer.

4.3 Während der Probefahrt:

Sie heiraten doch auch keine Frau, die Sie gerade mal 5 Minuten kennen, oder doch?

- Lassen Sie zunächst den Vorbesitzer fahren und beobachten Sie ihn bei seinem Tun. Ist er entspannt, da er von seinem Auto überzeugt ist? Demonstriert er die Lautstärke seines Radios um ein leises Sirren zu übertönen? Willigt er ein, über eine ausgesuchte Holperstelle zu fahren? Das Argument, ich möchte mein Auto schonen, gilt nicht, da er es veräußern will.
- Fahren Sie danach selber mindestens 20-30 Minuten in der Stadt, auf der Autobahn und auf Landstraßen! – Fahren Sie, wenn möglich, ein paar Kilometer auf der Autobahn mit hoher Geschwindigkeit und beobachten die Wassertemperatur.
- Wenn möglich, sollte noch eine zweite Person hinter ihrer beabsichtigten Neuerwerbung herfahren, um eventuellen Rauchausstoß aus dem Auspuff beobachten zu können.
- Grundsätzlich gilt:
blauer Rauch
→ verbranntes Öl (deutet auf einen Turbolader, der Öl verbraucht, verschlissene Kolbenringe oder verschlissene Ventilschaftdichtungen)
schwarzer oder brauner Rauch
→ Unverbranntes Benzin (Zündkerzen, Zündkabel, Zündspule, evtl. Fehler im

Einspritzsystem wie z.B. hängende Einspritzdüse)
weißer Rauch
→ Wasserdampf,
normal beim Kaltstart und kalter Witterung, da Kondenswasser
oder
bei betriebswarmem Motor Kühlwasser. Eine Prüfung des Kühlsystems
ist unerlässlich.

- Lenkrad – Spiel bis maximal 2 cm ist in Ordnung.
Drehen Sie das Lenkrad – fast im Stand - bis zum Anschlag nach links und rechts und merken Sie sich die jeweilige Position des Lenkrads an jedem Endanschlag. Ist das Bild nicht symmetrisch, gilt dasselbe wie im folgenden Punkt.
- Das Lenkrad sollte bei gerader Straße und Geradeausfahrt natürlich gerade stehen. Wenn nicht, ist entweder die Spur verstellt, das Lenkrad wurde ausgebaut und versetzt wieder eingebaut, oder das Auto hatte einen schweren Unfallschaden.
- Wenn bei langsamer Fahrt und dem Lenkrad am Anschlag der Vorderwagen ruckartig leicht versetzt, ist meistens eines der Traggelenke defekt.
- Das Bremspedal hat einen festen Druckpunkt und lässt sich nicht „aufpumpen“?
- Wenn bei mittlerem bis starkem Abbremsen die Bremsen „rubbeln“, sind die Bremsscheiben verzogen. Ist nicht wirklich schlimm, sofern Sie diese anschließend wechseln, z.B. im Zusammenhang mit einer „großen Inspektion“. Können Sie aber als „Wertminderung“ beim Verkaufsgespräch einbringen.
- Wenn auf gerader Straße und Geradeausfahrt bei einer starken Bremsung das Auto nach links oder rechts zieht, stimmt ebenfalls etwas mit den Bremsen nicht. In den meisten Fällen hängt dann ein Bremssattel fest. Ist dies ein Schwimmsattel, sind meistens die Führungen verrostet (mangelnde Pflege). Dies ist aber einfach zu beheben. Ansonsten sind neue Bremssättel fällig. Rest siehe „rubbelnde Bremsen“. Die Kupplung ruckt nicht, das Pedal hat etwas Spiel, die Kupplung rutscht nicht bei angezogener Handbremse oder starkem Beschleunigen in höheren Gängen
- Ist beim Anfahren in einer Kurve von hinten ein leichter Ruck und ein Versetzen des Hecks zur Seite zu spüren, ist das ein Anzeichen für verschlissene Silentbuchsen an der Hinterachse.
- Kurvenfahrt: Die Antriebswellen sollten keine Geräusche machen. Lastwechsel – bei heckgetriebenen Fahrzeugen sollte die Kardanwelle keine Geräuschemachen – sonst ist wahrscheinlich die Hardy-Scheibe oder das Mittel-Lager defekt.
- Die Motorkontrollleuchte sollte während der Fahrt nie aufleuchten. Tut sie es doch, so hat sie einen Fehler erkannt und einen Fehlercode im Speicher abgelegt, der beim Vertragshändler ausgelesen werden kann und sollte!
- Die Nadel der Wassertemperaturanzeige sollte niemals über die angestammte Position (bei den meisten Autos irgendwo um die Mitte der Anzeige) hinausgehen. Bei normaler Außentemperatur sollte der Zeiger innerhalb von ein paar Kilometern auf oben genannte Position wandern und dort verharren. Braucht das Kühlmittel zum Erreichen der Betriebstemperatur auffällig lang,

kann das auf einen klemmenden Thermostat hinweisen. Oder der Thermostat wurde ausgebaut. Er wird gerne entfernt, um eine Überhitzung während der Probefahrt zu vermeiden um dadurch einen Zylinderkopfdichtungsschaden zu vertuschen.

Überhitzung ist auch eines der Symptome für eine defekte Zylinderkopfdichtung. Häufige Überhitzung alleine ist aber ebenfalls schon eine ziemliche Belastung für den Motor und insbesondere die Zylinderkopfdichtung (siehe Teufelskreis...).

- Wenn ein Öldruck-Anzeiger eingebaut ist, können sie sehr viel über Zustand des Motors erfahren. Als Anhaltswerte gilt: bei betriebswarmem Motor sollte der Öldruck im Leerlauf bei etwas über 1 bar liegen, während der Fahrt sollte der Druck bei einer Drehzahl oberhalb von 4000 U/min mindestens zwischen 3 und 4 bar betragen.
Beachten Sie die jeweilige Fahrzeugspezifikation! Ist der Öldruck deutlich niedriger, ist auf zu großes Lagerspiel bzw. beginnender Lagerschaden zu schließen. In seltenen Fällen ist die Ölpumpe defekt.
- Fahrzeuge mit Turbolader: beim Gasgeben sollte im Bereich oberhalb von 2500-3000 Umdrehungen ein spürbarer „Tritt in den Hintern“, ein deutlicher Schub nach vorne zu spüren sein, außerdem sollte die Nadel der Ladedruckanzeige deutlich über die 0-Stellung hinausgehen. Ist das nicht der Fall, so ist der Turbolader verschlissen oder es befindet sich ein Leck/ Kurzschluss irgendwo im Drucksystem. Achtung, diesen Test nur sehr um- und vorsichtig angehen, bei Nässe und/ oder in Kurven könnte Ihr Gefährt durch das heftige und plötzliche Drehmoment leicht ausbrechen!!!
- Klimaanlage: bei eingeschalteter Klimaanlage und Temperatur-Schiebereglern auf kältester Stufe sollte die aus den Lüftungsöffnungen strömende Luft auch bei hohen Außentemperaturen sehr kalt sein. Ist die ausströmende Luft nicht kälter als bei ausgeschalteter Klimaanlage, ist kein oder viel zu wenig Kühlmittel im System.
Wann wurde das System zuletzt geprüft/ gereinigt/ aufgefüllt?
Vielleicht ist auch der Klimakompressor schuld – dann kostet es mehrere hundert €
- Fehlercodes auslesen. Geht meistens nur beim Vertragshändler. Scheuen Sie sich nicht, den Verkäufer um diese Gefälligkeit im Rahmen der Probefahrt zu bitten. Dann können Sie den Händler auch gleich nach dem korrekten Kilometerstand fragen. Wenn Ihr Verkäufer nicht einwilligt, wird er einen Grund haben In so einem Fall ist größte Vorsicht angebracht.

4.4 Nach der Probefahrt

- Nochmals Ausgleichsbehälter in Augenschein nehmen und prüfen ob Wasser aus dem Überlauf gedrückt wurde. Wenn ja, deutet das mindestens auf ein Temperaturproblem oder einen defekten Kühlerdeckel hin, evtl. sogar auf eine defekte Zylinderkopfdichtung. In 90% der Fälle dürfte letzteres leider zutreffen.
- Bei Automatik-Fahrzeugen: den Getriebeölstand des Automatikgetriebes gemäß Bedienungsanleitung prüfen. Ist der Ölstand zu niedrig, so hat das Getriebe in der Vergangenheit kein sehr leichtes Leben gehabt.

4.5 Unter dem Auto – am besten in der Motorsportgruppe

- Ölnebel am Motor, am Getriebe am Differential? Ölleck unter der Ölwanne?
- Die Ölschläuche am Ölkühler werden gerne porös, was sich durch Ölaustritt bemerkbar macht. Relativ leicht behebbar – sollte aber bald gemacht werden.
- Weitere heiße Kandidaten für Ölverlust sind die Wellendichtringe (Simmeringe) der Kurbelwelle, vorn und hinten am Motor. Hierbei wird das Öl oft durch den Fahrtwind nach hinten getrieben, wodurch es sich z.B. am Getriebe sammelt. Ist deutlich aufwändiger, auch ein guter Grund, den Preis zu senken. Kostet aber auch echt Geld!
- Wie sehen die Faltenbälge der Antriebswellen aus? Wenn die Gummis Risse haben, kanns teuer werden, da auch die Gelenke schon in Mitleidenschaft gezogen sein können.
- Radaufhängung, Spurstangen und Radlager haben kein Spiel; geht am besten mit 2 Mann; einer sitzt im Auto und dreht am Lenkrad, der andere fühlt an den Kugelköpfen und an den Radlagern.
- Auspuff, Auspuffrohre – Rostlöcher vorhanden (kann – je nach Schadensumfang – in der Motorsportgruppe geschweißt werden). Auspuffgummis alle vorhanden, Auspuff hängt sicher und flexibel in den Original-Halterungen.
- Stoßdämpfer sind sauber und nicht verölt?
- Stoßdämpfer-Aufnahmen der Karosserie intakt und nicht durchgerostet?
- Laufen die Räder und Felgen rund – einfach die Räder drehen und hinsehen.
- Wie sieht der Unterbodenschutz aus?
- Beim Turbolader: - der dicke Schlauch am Verdichterausgang des Turboladers wird durch die enorme Hitze gerne spröde und reißt auf der Turbo-Seite schnell ein.

Regel 5: Der Verkäufer will verkaufen

Gern benutzte Taktiken zur Verschleierung von Mängeln – natürlich nicht bei Ihrem von Grund auf ehrlichen Autoverkäufer, der nur Ihr Bestes will.

- Deaktivierung/ Entfernung der Motorkontrollleuchte.
Prüfung: Die Leuchte muss bei eingeschalteter Zündung und stehendem Motor leuchten, sonst ist etwas faul.
- Entfernung des Thermostaten, um Überhitzung während der Probefahrt zu vermeiden.
Prüfung: Die Nadel der Wassertemperaturanzeige muss innerhalb von wenigen Kilometern Fahrt von der untersten Position bis knapp unter die Mittelposition steigen.
- Plastik statt Metall – Rost wird gerne übergespachtelt und mit „Verkaufslack“ optisch aufgewertet. Probe mit Magnet oder „Schichtdickenmeßgerät“.

- ABS Lampe leuchtet bei Einschaltung der Zündung nicht auf → nur Birnchen defekt oder gar ausgebaut? Eventuell liegt ein teurer Defekt der ABS Anlage vor.

-

Ganz persönliche Empfehlungen

- Ich kaufe lieber Autos, die mehr Kilometer im Jahr gefahren haben; dann kann man davon ausgehen, dass Motor und Getriebe meistens warm waren, der Fahrer genügend Fahr-Erfahrung hatte und demnach gelassener gefahren ist, dass ein Auto wohl doch weniger „ausgelutscht“ ist.
Vergleichen Sie mal 10 km in der Stadt und auf der Autobahn; Wie oft schalten, bremsen, beschleunigen Sie, wie oft rollen Sie nur so dahin? Mir sind 500 km Autobahn-Kilometer (bei normaler Fahrweise, aber wer kann heute denn noch rasen) lieber als 10 Stadt-Kilometer.
- Schauen Sie sich den Verkäufer an: ist er Ihnen sympathisch und macht er einen ehrlichen Eindruck, dann folgen Sie Ihrem „Bauchgefühl“.
Ganz banal : das Auto eines unsympathischen Menschen war mir meistens auch unsympathisch.
- Ist das Fahrzeug verbastelt (tiefer, breiter, Lüsterklemmen / Kabeleinschneidverbinder im Kabelbaum, Auto verspoilert, prolliges Outfit, Duftbäumchen am Rückspiegel kleines Raid-Lenkrad, dilettantisches Tuning)?
→ besser Hände weg!!!!
- Warum muss es unbedingt genau der Typ sein, den alle wollen? Wären Sie vielleicht auch mit einem nicht so populären Modell zufrieden? Dann können Sie viel Geld sparen!
- Nehmen Sie sich für die Autosuche ausreichend Zeit! Bereiten Sie Ihre Fragen intensiv vor. Ich rechne bei einem Kaufgespräch mit zwei bis drei Stunden. Wenns der Verkäufer eilig hat, verzichten Sie! Es gibt genügend gute Gelegenheiten!

Standardfragen für den ersten Kontakt

- Ist das Auto noch angemeldet ?
- Wievielter Halter sind Sie ?
- Ist das Auto unfallfrei ?
- Ist das Auto Scheckheft gepflegt ?
- Liegt das Scheckheft vor ?
- Liegen alle TÜV-Berichte vor ?
- Wann war die letzte große Inspektion/ bei km ?
- Liegen alle Inspektions-/ Reparaturenrechnungen vor ?
- Wann wurde der Zahnriemen das letzte mal gewechselt ?
- Wann wurde die Kupplung das letzte mal gewechselt? Km-Stand ?
- Wann wurden Bremscheiben/ -Klötze das letzte mal gewechselt ?
- Wie lange ist Fahrzeug im letzten Besitz ?
- Warum verkaufen Sie so ein schönes Auto ?
- Reifen – Wieviel Profil, welcher Hersteller, welches Baujahr (DOT-Nummer) ?
- Größe und Zustand der Felgen ? Sind die Felgen und Reifen eingetragen?
- Wie ist der Zustand der Karosserie ?
- Zustand der Dichtungen des Cabrio- bzw. Targa-Dachs? Wurde das Dach oft genutzt?
- Wie ist der Zustand des Innenraums ?
- Welche Verschleissreparaturen wurden bisher gemacht?
- Sind aussergewöhnliche Reparaturen aufgetreten? Welche ?
- Gibt es Mängel, die Sie bereits erkannt haben ?
- Welche Extras hat das Auto noch, die im Inserat nicht beschrieben wurden ?

Weitere Details siehe Checkliste, abgespickt aus „Kfz-Auskunft.de“ bzw. als excel-Tabelle selbst erstellt.

Für Tipps und Hinweise aus Ihrem Erfahrungsschatz sind die Mitglieder der Motorsportgruppe dankbar und werden von uns gerne aufgegriffen.

Wichtig!

Trotz sorgfältigster Bearbeitung des Inhalts kann natürlich keine Garantie für den Erfolg Ihrer Bemühungen übernommen werden.