

# CHECKLISTE Gebrauchtwagen modellunspezifisch

- 1) Zu Beginn der Besichtigung
- 2) Außen
- 3) Motorraum & Serviceheft
- 4) Innen
- 5) Aufgebockt
- 6) Probefahrt

**Immer ein zweites Paar Augen mitnehmen, auch wenn die Person keine Ahnung hat!** So lässt sich sicherer die Liste durchgehen, die Probefahrt mit Ansage erledigen, mehr Fehler erkennen und man hat einen emotional distanzierteren Kopf dabei, der sich nicht unter Druck setzen lässt.

## 1) Zu Beginn der Besichtigung

Mitzunehmen sind:

- Taschenlampe
- Handschuh/Lappen, die dreieckig werden können (Einweg oder Arbeitshandschuh)
- Nicht zu starker Magnet, umhüllt (reicht auch eine Lage Zewa/Tempo drumherum, Lackschutz)
- Notizen und Fotos machen
- **Recherche zu modellspezifischen, typischen Schwachstellen und gängige Marktpreise ähnlicher Modelle (Schwacke, Mobile, Autoscout)**

**WICHTIG: Motor sollte zu Beginn der Besichtigung kalt sein!** (lokale Motorwärme im unter und an Haube)

// Mit warmgelaufenen Motor lassen sich Kaltstart- und Abgasprobleme kaschieren!

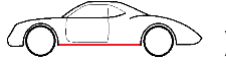
## 2) Außen

Die hier aufgeführten Sachen können natürlich alle begründet sein und sind je nach Preisbereich mehr oder weniger akzeptabel. Es sind auch gute Hinweise um den allgemeinen Pflegezustand!

Von versteckten Unfallschäden Finger weg!!

- **Offensichtliche Karosserieschäden**
  - Dellen, Kratzer, Brüche (Plastik), wackelnde/abstehende Teile  
// z.B. große oder tiefe Dellen in Motorhaube, an Türen, Schweller, Heckklappe und Stoßfängern, sehr tiefe Kratzer  
// Hagelschäden im Dach sind meist nur hässlich, aber nicht kritisch → Verhandlungsgrundlage!  
// Kratzer sind Gebrauchsspuren, bei neueren sollten sie natürlich nicht Überhand nehmen; Kratzer bis aufs Metall müssen zum Korrosionsschutz behandelt werden, wenn noch Dellen

dabei sind, war es was Ernsteres; über je mehr Karosserieteile sich ein Kratzer erstreckt, desto teurer die Reparatur, da normal ein großer Umkreis mitnackiert werden müsste  
// Parkrempler an Plastikteilen (Stoßfänger) je nach Größe unbedenklich, bei neueren KFZ aber Wertminderung

- **Spaltmaße**
  - Um Motorhaube, Scheinwerfer und Stoßstange
  - Um Heckklappe, Heckleuchten und Stoßfänger
  - Türspalte  
// gut überprüfbar im Vergleich mit jeweils anderer Seite, 2-4mm normal, möglichst gleichmäßig  
// manche Hersteller nehmen es bei der Fertigung nicht sehr genau, leichte Schwankungen sind normal, offensichtlich einseitig klaffende 1cm Spalte oder im Spaltverlauf variierende Spalte nicht!! **Das deutet auf Vorschäden hin!!**
- **Farbgleichheit (optisch), schnelle Sichtkontrolle**  
// Originalfarbtöne sind schwer zu treffen, heben sich Karosserieteile farblich ab, dann wurde vermutlich nachlackiert, vertuschter Unfallschaden?
- **Farbdicke, falls Magnet vorhanden**  
// an jeweils ein paar Stellen der einzelnen Karosserieteile halten, sollte ähnlich haften, geht natürlich nur an Metall-Karosserieteilen...  
// weist auf potenziell nachlackierte und gespachtelte Schäden hin, außerdem ist eine Zweitlackierung nie so gleichmäßig dünn wie original → ergo: Magnet haftet nicht
- **Scheinwerfer (optisch)**
  - angelaufen, matt, vergilbt, Kondenswasser  
// kann theoretisch vorsichtig feingeschliffen werden  
// bei Wassereintrich neues Gehäuse fällig
- **Rost**
  - Schweller (  )
  - Radläufe (Kante nach innen)
  - Motorhaube
  - Türfalze und Heckklappe
  - Dome (die Karosserieausbuchtungen im Motorraum rechts & links, die die Stoßdämpfer aufnehmen, sicherheitskritisch!!)
  - An Zierleisten  
// bis auf Schweller (da der gesamte Bereich, vor allem Richtung Radläufe und unterhalb) und Dome geht es hier insbesondere um die Kanten der Teile  
// Rost entsteht hier auch gerne durch abgeschuete Lackschichten, wenn bspw. Spaltmaße viel zu eng sind
- **Felgen**  
// allgemein Schäden und Kratzer, viele davon am Rand bedeutet, der Vorbesitzer ist unfähig zum Fahren und Parken und ihm war sein Umgang mit dem Auto eher egal  
// absolutes No-Go wären Risse in der Felge
- **Reifenprofil, Alter, Abnutzung, Gleichheit**  
// gesetzlich min. 1,6mm, sollten aber mal noch locker 5mm drauf sein, sonst mit dem Preis runter

// Alter steht in einem Oval an der Flanke als 4-stellige Zahl; die ersten beiden die Kalenderwoche und die letzten beiden das Jahr; sehr viel ältere Reifen als 6 Jahre gehören ersetzt  
// Abnutzung, sind die Reifen innen oder außen mehr abgefahren? Sind Teile herausgebrochen? Rissig (→Alter)? Nägel, etc..?

// Gleichheit: 4 gleiche Räder – Dimensionen, Sommer/Winter; je auf Achse – Marke, Profiltiefe, Abnutzung

- **Ausstattung: zweiter Satz Räder dabei? Wie sehen die aus?**
- **Scheiben – Risse, Steinschläge Sichtbereich, große Steinschläge, verkratzt/blind**
  - // große Steinschläge führen schnell zu Rissen
  - // einschränkende SS im Sichtbereich dürfen nicht repariert werden, neue Scheibe
- **(beheizte Frontscheibe – Zustand Heizdrähte, Funktion)**
  - // Ausstattung nur weniger Hersteller (z.B. Ford), sehr praktisch
  - // kann bei Riss in Drähten segmentweise ausfallen
  - // teurer als normale Scheibe, Teilkasko lohnt evtl.

### 3) Motorraum und Serviceheft

Umfassendes Abgleichen aller möglichen Kilometerstände auf Nachweisen, Zetteln, Rechnungen, usw., um Validität des angegebenen Kilometerstandes zu überprüfen

- **Regelmäßige Inspektion, Lücken im Serviceheft?**
  - Passen die Kilometer-/Zeitintervalle?
  - Wann war die letzte/steht die nächste an?
  - Wurde immer alles gemacht?

// bei 10-Jährigen Gebrauchten muss nicht mehr brav jedes Jahr ein Stempel drin sein, bei jungen Autos schon, allein schon um etwaige Restgarantien zu erhalten  
// die Intervalle sollten einigermaßen mit den Vorgaben übereinstimmen
- **Letzter HU/AU Bericht vorhanden, **neuer TÜV**?**
  - Größere Probleme bei der letzten HU?

// bis mittelalten Gebrauchten ist ein frischer TÜV Pflicht, darüber hinaus sollten es schon min. 18 Monate sein
- **Reparaturrechnungen vorhanden?**

// gut, um Historie nachzuvollziehen und zur Zustandseinschätzung
- **Passen die Zettel/Sticker im Motorraum mit Zeit-/ Kilometerangaben anderswo zusammen?**
- **Wann war letzter Öl(filter)-/Bremsflüssigkeits-wechsel?**
- **Wann der letzte Zahnriemenwechsel?**
  - // Ölwechsel empfehle ich jedes Jahr, spätestens nach 2 J./15tkm
  - // Zahnriemenwechsel (falls keine Steuerkette vorh.) ist meist nach etwa 10 Jahren/120tkm fällig, viele aber auch deutlich eher, **Recherche!** Kostet zwischen 500 und 900€, Wasserpumpe und Rollen sollten mit getauscht werden
  - // Steuerkette hält theoretisch ein Autoleben lang, hat bei vielen Herstellern aber Probleme gemacht, **Recherche!**
- **Klimaservice fällig?**

### Sichtkontrollen:

- **Motorraum dreckig oder Motorwäsche?**
  - Wenn dreckig, Marderspuren, Undichtigkeiten?
    - // Motorwäsche oft teil der gewöhnlichen Aufbereitung, kann aber Probleme vertuschen (Undichtigkeiten)
    - // Marderspuren sind Tapser, Haare und zerfressene Dämmmatten
- **Öldeckel abnehmen, Ablagerungen am Deckel?**
  - // Ablagerungen (manchmal auch wie Mayonnaise) deuten auf akute Kurzstreckennutzung hin
- **Ölstand**
- **Kühlwasserstand (transparenter Behälter, bunte Flüssigkeit)**
- **Batteriekorrosion?**
- **Sichtbare Riemen dürfen nicht brüchig sein oder ausfransen**

### 4) Innen

- **Allgemeine Abnutzungsspuren**
  - Lenkrad abgegriffen
  - Schalthebel abgegriffen
  - Sitze durch, verdreht, löchrig, einseitig abgesehen
  - Oberflächen (besonders Tasten) abgenutzt
  - Pedalflächen
  - Allgemein Dreck
    - // Hinweis auf Pflegezustand und potenzielle Tachomanipulation
    - // auch bei 130tkm sollten sich die Spuren in Grenzen halten, abgewetzte Sitze, Lenkräder und Tasten gehören nicht dazu
    - // verschlissene Sitze, wenn der Rest in Ordnung ist deutet auf viel Ein/Aussteigen → Kurzstrecke
- **Gerüche**
  - Hund
  - Rauch
  - Schimmel, muffig
    - // KO-Kriterium, sowas bekommt man auch mit Aufbereitung nicht dauerhaft raus, und dann noch die Hundehaare...
- **Feuchtigkeit irgendwo? (besonders Fußräume)**
  - // Schimmelbildung kann zur Unverkäuflichkeit führen
  - // Gründe sind verstopfte Türabläufe oder Regenabläufe (unter Windschutzscheibe), Kombiniere mit Gerüchen ↑
- **Funktionstests**
  - Alle Anzeigen (Pixelfehler, Fehlermeldungen, ...)
  - Klima (teuer!)
  - Radio(empfang), Lautsprecher, Funktionen
  - Fensterheber

- Zentralverriegelung  
// am Schlüssel sowie innen, alle Türschlösser dabei auf Funktion prüfen, auch Heckklappe
- Bordcomputer
- Sitz-/Spiegelverstellung (besonders wenn elektrisch)
- Scheibenwischer (auch hinten)  
// auch Zustand der Wischblätter allgemein, wischt der überhaupt effektiv?
- Einfach alles, wo du Schalter zu findest und weißt, was der können soll (im Stand)
- Ersatzrad vorhanden (oder TireFit)?
  - Zustand? Alter? Wagenheber da? (nur bei ER)
- Warndreieck, Sanikasten  
// Mitföhrpflicht, eher als Hinweis zum Nachkaufen gedacht, ist billig
- **Lichttest**
  - Scheinwerfer
    - Abblendlicht  
// strahlt immer unsymmetrisch, aber gleich hell
    - Fernlicht, Lichthupe
    - Leuchtweitenregulierung  
// bei Halogen per Rädchen irgendwo nahe Fahrer, Xenon/LED automatisch
    - Stand/Parklicht
    - (Tagfahrlicht)
    - (Nebelscheinwerfer)
  - Blinker/Warnblinker rundum (auch bei Spiegel)
  - Heckleuchten
    - Normales Rücklicht
    - Bremslicht (auch dritte Bremsleuchte)
    - Rückfahrlicht
    - Nebelschlussleuchte  
// einseitig, Aktivierung meist eine Stufe weiter als Nebelscheinwerfer)

## 5) Aufgebuckt (Räder möglichst freischwebend)

Entweder beim Händler oder während der Probefahrt. Wenn keine fachkundige Person zur Hand vorher abklären, ob TÜV/DEKRA in der Nähe Gebrauchtwagengutachten durchführen (kostet etwa 60€), zumindest für den Topfavoriten.

- Bremsbeläge und Scheiben rundum  
// Beläge sollten noch locker 6-7mm haben  
// Scheiben ohne eingepörrte Riefen und gleichmäösig dick  
// starker Rost am Scheibenrand ist egal

- Bremsleitungen fest, trocken und nicht porös?
- Wenn Räder freistehend: Achslagerspiel prüfen  
// links & rechts Rad anpacken (oben & unten bei Vorderachse) und kräftig wackeln → Klackern, Bewegung?
- Lenkspiel wie oben, nur links & rechts bei VA drehen
- Achsmanschetten rissfrei und trocken?
- Rost
  - Fahrwerksteile
  - Schweller von unten
  - Abgasanlage und ihre Halterungen
  - Unterboden  
// vieles wird kosmetischer Rost sein, bei jungen Autos recht wenig  
// geachtet werden soll auf Rostlöcher, großflächig abblätternde Stellen und große Rostblasen
- Nachlackierte Stellen/Unfallschäden  
// von unten oftmals nur flüchtig nachgebessert und daher erkennbar
- Ist alles fest?  
// ruhig an Fahrwerksteile greifen und ordentlich rütteln, Abgasanlage darf etwas wackeln, Stoöfänger, Plastikanbauteile und das sonst nervige Isolierblech über dem Endtopf nicht
- Ölflecken, Undichtigkeiten (Kühlwasser)  
// an Manschetten, nahe (erkennbar an tiefer Ölablassschraube) Getriebe, unter Motor  
// einiges kann auch einfach Schmutz/Wasser der Umgebung sein

## 6) Probefahrt

Kein Auto ohne Probefahrt. Besondere Szenarien sind beschrieben. Prinzipiell sollte von allem mal was dabei sein. Wenn möglich auch mal Kopfsteinpflaster, einen freien Parkplatz und eine Schnellstraße/Autobahn aufsuchen.

Probefahrt wenn möglich (bei Händler) >>30min, die braucht man auch mindestens für alles.

Alles, was mit Leistung und Beschleunigen zu tun hatte bitte erst nach ein paar Kilometer fahren, dem Motor zu Liebe.

Während der Probefahrt gilt: Radio aus und nicht von Händler bequatschen lassen.

### Im Stand:

- Zunächst: Kaltstartverhalten
  - Sollte natürlich nicht schon warm gefahren sein
  - Nudelt der Anlasser lange? Springt er sofort an?
  - Ungewöhnliche Geräusche, Klackern?
  - Nimmt er sofort Gas im Leerlauf an?
  - Ist sofort nach dem Start eine Abgasfahne (schlimmstenfalls noch blau oder weiß) zu sehen?
  - Wie lange braucht der Leerlauf, um sich auf eine Drehzahl einzupendeln?
- Leerlauf
  - Stabil? Drehzahlschwankungen?

- Drehzahlniveau?

// normal zwischen 700 und 1000/min wenn eingependelt

- Ist er kurz vor dem Absterben?

- Servolenkung

- Einmal bis zum Anschlag links und rechts

// Muss recht linear gehen, keine Hindernisse auch am Anschlag

- Leichtgängigkeit

- **Kupplung**

- Auf ebenen Terrain Handbremse anziehen, dritten bis fünften Gang einlegen und langsam Kupplung kommen lassen über den Schleifpunkt

- Motor MUSS abwürgen

- Handbremse

- Bei sehr langsamen (!) Rollen in der Ebene mit Handbremse abbremsen

- Falls Steuerkette vorhanden: an Motorhaube hören, ob etwas rasselt (bei Steuerkette nicht gut)

- Allgemeine Motorgeräusche

In **ALLEN** Geschwindigkeitsbereichen der Probefahrt immer mal wieder durchführen:

- **Schaltwege, ständig verschiedene Gangsprünge** machen

- Hakt die Schaltung, blockiert sie manche Gänge?

- Wirkt der Schaltweg indirekt, wie „stochern“?

- Geht der Rückwärtsgang gut rein?

- Vibriert der Schalthebel im normalen Fahrbetrieb bei Lastwechsel am Gas?

- **Gasannahme**

- reagiert der Motor sofort und willig auf deine Gasbefehle?

- Verschiedene Drehzahlbereiche, Gänge und Tempi probieren

- Gibt es stottern beim Antritt?

// ein Turbomotor hat seinen kleinen Lag beim Druckaufbau, reagiert also nicht so spontan wie ein Sauger

- **Beschleunigung** durch alle Tempi hindurch probieren (geht besonders gut an Autobahnauffahrt), auch mal Vollgas und höhere Drehzahl

- **Spurtreue/Fahrstabilität/Geradeauslauf**

- Bei konstanter Geradeausfahrt,

- Beschleunigen und

- Mittelstarkem Bremsen

Lenkrad lockerlassen und schauen, ob Auto verzieht

// kann schwierig sein, wirklich ebene Straßen dafür zu finden

- Steht das Lenkrad bei Geradeausfahrt gerade?

// nach Achs-/Fahrwerksreparaturen muss das oft eingestellt werden, das muss der Händler machen

- Schaukelt sich das Auto bei Unebenheiten/Lastwechsel auf?

- **Vibrationen im Fahrbetrieb in verschiedenen Gängen**

- Resonanzfrequenz von irgendetwas getroffen?

- Knarzen von Innenraum/Verkleidungsteilen?

- Resonanzen im Fahrzeug selbst?

// Ermüdende Vibrationen der Pedale, Lenkrad, ganzes Auto

**Auf Kopfsteinpflaster o.ä.:**

- Auf Fahrwerkspoltern hören

- Durchschlagen der Federung/Stoßdämpfung?

**Bei Stadttempo und freien Straßen:**

- **Vollbremsung** aus etwa 40km/h

- Ins **ABS** rein (es muss rattern!), reagiert es?

- Dabei darf Lenkung nicht verziehen (wie oben)

- Leichter Slalom, schneller Lastwechsel

- Fährt es schwammig? Unsicher?

- Schaukelt es sich gefährlich auf?

**Autobahn/Schnellstraße:**

- Vollgas auf Beschleunigungsstreifen, den Motor drehen lassen, nicht gleich hochschalten

- Auch mal auf 130, wie ist der Durchzug?

- Stottern oder mühsames Beschleunigen?

- Fahrstabilität bei hohem Tempo

- Sicheres Kurvenverhalten