

Checkliste Probefahrt

Fahrzeugdaten

Typ: _____ Fahrgestell-Nr. (Ident.-Nr.) am Auto _____
Kilometerstand _____ Fahrgestell-Nr. (Ident.-Nr.) Schein _____
(vergl.)
Tag der 1. Zulassung _____ nächste HU _____
Verkäufer als Halter eingetragen (bei Privatverkauf)
Vorbesitzer (ab Zulassung 10/2005 max. 1)
Sind HU-Prüfungsunterlagen vorhanden?
Sind Wartungsunterlagen und Rechnungen vorhanden?

Vor dem Losfahren

- **Bedienungs-Check:** Machen Sie sich mit dem Auto bekannt: Setzen Sie sich und stellen Sie in aller Ruhe Sitz und Spiegel ein. Beschäftigen Sie sich vor dem Motorstart mit den Bedienungseinrichtungen, ziehen Sie an allen Knöpfen, suchen Sie Hupe, Blinker und Gangschaltungs- bzw. Automatikwählhebel. Dann müssen Sie unterwegs nicht danach suchen und können sich so voll auf die Fahrt konzentrieren.
- **Betriebsstoff-Check:** Den Motor haben Sie sich bei der Besichtigung schon gründlich ^ angeschaut. Jetzt prüfen Sie bitte noch einmal genau den Stand von
 - Motoröl
 - Kühlwasser
 - Bremsflüssigkeit
- **Kontrolllampen-Check:** Starten Sie nun den Motor. Spätestens zwei Sekunden nach dem Anspringen müssen alle Kontrollleuchten auf der Instrumententafel erloschen sein. Tun sie das nicht, liegt mindestens ein Defekt am Schalter vor. Es kann aber auch weit teurer sein.

Probefahrt

- **Kupplungs-Check:** Ziehen Sie die Feststellbremse bis zum äußersten Punkt an, schalten Sie in den 2. oder 3. Gang. Lassen Sie nun bei einem Auto mit Schaltgetriebe die Kupplung langsam kommen, wird der Motor abgewürgt. Läuft er dagegen weiter, rutscht die Kupplung durch – sie ist der Kraft des Motors also nicht mehr gewachsen und muss vermutlich bald teuer erneuert werden. Bei einem Wagen mit Automatikgetriebe nehmen Sie nach dem Anziehen der Feststellbremse den Fuß vom Bremspedal und geben vorsichtig Gas – der Effekt muss der Gleiche sein, der Motor stirbt ab. Dieses Experiment zeigt auch den Zustand der Motorlagerung: Poltert der Motor vor dem Abwürgen fühlbar, "fällt" er aus dem Lager. Die Erneuerung verschlissener Motorlager kann ebenfalls sehr teuer werden.
- **Spur-Check:** Nach dem Warmfahren des Motors suchen Sie eine nach Möglichkeit wenig befahrene Strecke, auf der es schnurgeradeaus geht. Lassen Sie nun das Lenkrad los, muss der Wagen unbeirrt weiter geradeaus fahren. Zieht er konstant nach rechts oder links, kann die Spur falsch eingestellt sein, es kann aber auch ein gravierender Unfallschaden vorliegen.
- **Brems -Check:** Testen Sie vorsichtig auf gerader, trockener Fahrbahn die Wirkung der Bremsen: Sie müssen auf gerade Strecke gleichmäßig und ohne auffällige Nebengeräusche verzögern. Zieht das Auto beim Bremsen nach rechts oder links, müssen die Bremsen eingestellt werden. Rostige Bremsen müssen kein Problem sein – sie sind lediglich ein Indiz dafür, dass der Wagen in den letzten Wochen wenig bewegt worden ist.
- **Elektrik-Check:** Nun kommt der Funktionstest für die elektrische Ausstattung: Führen Sie alles aus, was möglich ist; von den elektrischen Fensterhebern (sofern vorhanden) über Schiebedach, Lichthupe, Radio etc. Schalten Sie das Radio aber anschließend unbedingt wieder aus! Es lenkt bei der Probefahrt unnötig ab und überdeckt verdächtige Geräusche, die auf Mängel hinweisen.
- **Durchschalten:** Schalten Sie nun alle Gänge durch; auch vom 5. in den 3. oder vom 1. direkt in den 4. Alle Kombinationen müssen sauber und ohne großes Gezerre funktionieren. Achten Sie vor allem darauf, dass jeder Schaltvorgang hinsichtlich der Haptik dem anderen ähnelt. Schaltet sich ein Gang auffällig schlechter, kann ein Synchronring schadhaft sein.
- Fahren Sie mit dem Auto in allen Fahr-Zuständen: Vollgas, halbes Gas, niedrige Drehzahl. Beschleunigen Sie aus langsamer Fahrt bis zur Endgeschwindigkeit (nur bei warmem Motor!). Nehmen Sie abrupt Gas weg. Nutzen Sie die Motorbremse (durch Herunterschalten) und achten dabei auf Geräusche aus dem Getriebe.

Probefahrt

- **Lastwechsel:** Nehmen Sie nun auf einer wenig befahrenen Landstraße einige schnelle Lastwechsel (Wechsel zwischen starkem Beschleunigen und niedrigtouriger Fahrt) vor und beobachten Sie durch den Rückspiegel. Quellen beim Gaswegnehmen oder kontinuierlich bei Vollgasfahrt auffällige schwarze Rauchwolken aus dem Auspuff, verbrennt der Motor übermäßig Öl – dann sind möglicherweise Kolbenringe oder Pleuellringe verschlissen.
- **Vollgas-Check:** Nun folgt eine Etappe mit hohem Tempo oder Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn. Dabei beobachten Sie die Temperaturanzeige des Kühlwassers. Sie darf etwas ansteigen (natürlich NICHT in den roten Bereich), muss aber bei langsamerer Fahrt schnell wieder absinken. Ansonsten könnte der Thermostat (Temperaturregler) defekt sein.
- **Öldruck-Check:** Unmittelbar nach der Schnellfahrt halten Sie am Fahrbahnrand, schalten in den Leerlauf ("Neutral" bei Automatikwagen) und beobachten die Öldruckkontrollanzeige (sofern vorhanden). Fällt der Öldruck drastisch ab, ist der Motor bereits stark verschlissen – das ist zwar kein akutes Warnsignal, erlaubt aber einen Rückschluss auf seine voraussichtliche Lebensdauer.
- **ABS-Check:** Testen Sie das Anti-Blockier-System (ABS) am besten auf einem geraden, ebenen Feld- oder Waldweg. Hier machen Sie bei niedrigem Tempo (30-40 km/h) eine Vollbremsung. Blockieren die Räder (leicht durch eine Schleifspur erkennbar), hat das ABS einen Defekt. Bedenken Sie: Ein nicht funktionierendes ABS wird bei der Hauptuntersuchung moniert, die Reparatur kann sehr teuer werden.
- **Lenkgetriebe-Check:** Fahren Sie bei langsamer Fahrt (zum Beispiel auf einem unbefahrenen Großparkplatz oder einem Verkehrsübungsplatz) einige enge Kurven am Lenkanschlag. Horchen Sie dabei auf das Lenkgetriebe: Sind knackende oder mahlende Geräusche zu hören? Hat die Lenkung Spiel? Bei einem jüngeren Gebrauchtwagen darf das nicht sein, sonst muss das Lenkgetriebe eingestellt und eventuell erneuert werden.