

A3Q-Ratgeber zum Kauf eines gebrauchten Audi A3 3.2 quattro insbesondere der Überprüfung auf Kettenlänge

Viele zukünftige A3-Fahrer, speziell der Variante mit dem VR6 3.2-Liter Motor werden bestimmt durch die vielen Threads im Forum zum Thema „Steuerkettenlänge“ verunsichert sein, und neigen daher jetzt wohl eher zum Kauf eines anderen Modells.

Aus diesem Grunde wurde der kleine Ratgeber erstellt. Er soll die Angst nehmen und Tipps zur Suche und Begutachtung geben.

Denn nach langen Untersuchungen und Recherchen, kann zum jetzigen Zeitpunkt gesagt werden, dass die Steuerkettenlänge beim 3.2-Liter Motor kein motorspezifisches Problem des VR6 ist. Viel mehr trifft es auch viele andere Motoren. Genannt seien hier die 1,2 / 1,4 / 1,6 Motoren, sowie die V6 3.2 FSI Motoren des Audi A6. Auch Fremdmarken zeigen dieses Schadensbild bei ihren Motoren.

Schuld ist unseren Untersuchungen nach der Gebrauch von Longlifeöl im Longlifewechsel-Serviceintervall unter vornehmlich Kurzstreckenbetrieb. Untersucht man geschädigte Motoren, die kein VR6 3.2 MPI sind, und fragt man die Besitzer nach den Hintergründen, hört man fast zu 100% immer Longlife und Kurzstrecke oder häufige Kaltstarts.

Also keine Sorge. Der Audi A3 3.2 quattro ist ein tolles Auto und hat keine Krankheit ab Werk :-)
Er macht Riesenspaß, umso mehr wenn er Zorans Nockenwellen-Chiptuning spendiert bekommt.

Man muss bei der Suche lediglich betroffene aussortieren können. Das ist nicht leicht als Laie. Deshalb erstellten wir diesen kleinen Ratgeber. Auch mit dem Hintergrund, dass man im Forum nicht immer alles mehrfach niederschreiben muss, wenn ein neuer User sich erkundigt.

Kauf von Privat oder beim Händler?

Hier gibt es kein Patentrezept. Ab einem Alter von 5J ist mit Garantie eh kaum mehr was zu gewinnen. Auch bei Kulanz ist es durch Audi eher schlecht. Bei beiden Varianten kann es sein dass noch Garantie besteht oder nicht. Entscheidend ist dann Preis, Zustand, Ausstattung, etc. . Und vor allem ob der Motor in Ordnung ist.

Garantie/Versicherung/Kulanz?

Es sollte ein Wagen bevorzugt werden auf den eine bestehende Anschlussgarantie-Versicherung (Audi Carlife Plus) läuft, und die jederzeit durch den Neubesitzer verlängert werden kann.

Auch eine Gebrauchtwagengarantie durch den Händler ist interessant. In jedem Fall muss aber geklärt werden wie lange sie noch läuft, ob und zu welchen Konditionen sie verlängerbar ist, und das Wichtigste: Was deckt sie ab und bezahlt sie? Meist gilt ab 5 Jahren und mehr als 100000 Kilometer nur noch die Baugruppengarantie. Man sollte unbedingt abklären ob eine Reparatur der Steuerketten übernommen wird. Es gibt auch andere Konzernunabhängige Auto-Reparatur Versicherungen. Hier ist besonders genau zu klären ob die Ketten übernommen werden. Denn eines ist klar: Eine Reparatur kostet ca. 3000 bis 4000.- Euro.

Kulanz ist eine freiwillige „Gabe“ des Herstellers nach Ablauf der 2 jährigen Werksgarantie. Es gibt keinen rechtlichen Anspruch darauf. Die Höhe der Kulanz kann immer unterschiedlich ausfallen.

Es empfiehlt sich zusätzlich zum Vertragshändler einen Kulanzantrag bei Audi selbst persönlich zu stellen:

Unter: Kundenbetreuung@audi.de

Kommt durch den Händler zu wenig raus, kann man ruhig den Händler wechseln. Erfahrungen vieler Fahrer zeigten auf, dass es bei einem anderen Händler mehr %te geben kann.

TÜV/Dekra/Werkstatt?

Ofť bietet der TÜV oder Dekra einen Gebrauchtwagencheck an. Viele Käufer wähen sich hier sicher. Die Erfahrung zeigt aber, dass deren Prüfer sich kaum mit der Thematik auskennen. Wenn schon nur ganz wenige Audi-Werkstätten fachlich genug sind in Bezug auf Kettenlängung, wie soll dann die Info zu den Prüforganisationen kommen? Ausnahmen gibt es immer, aber die muss man finden. Bei diesen Gebrauchtwagenchecks werden allgemeine Sachen wie Rost, Reifen, Bremsen etc geprüft. Keine Steuerketten. In meinen Augen ist das rausgeworfenes Geld, welches man besser in eine manuelle Sichtprüfung beim Audi-Partner anlegt.

Wagen gefunden, wie prüfen?

Ist ein potentieller Wagen gefunden gilt es ihn gezielt auf Steuerkettenlängung zu prüfen.

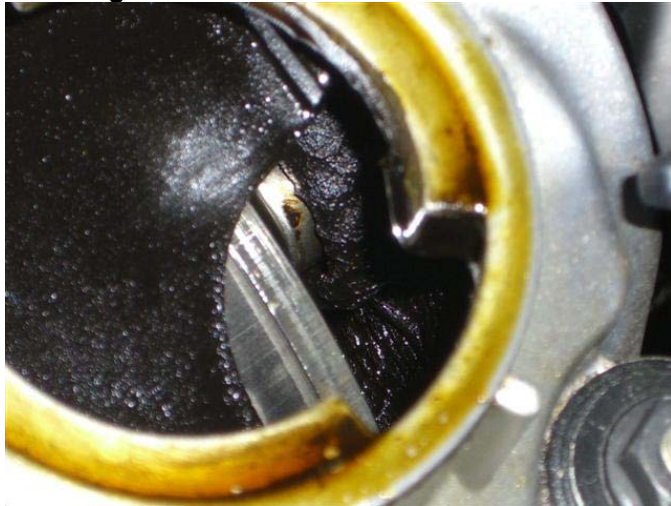
Punkt 1:

Der Blick in den Motor

Schraubt man den Öldeckel ab und schaut in das Innere des Motors, so sollten die Wände innen metallisch blank sein. Es dürfen nirgends schwarze Verkrustungen oder Ablagerungen zu sehen sein. Falls doch, ist dies ein sicheres Zeichen, dass der Wagen im Kurzstreckenbetrieb mit Longlifeöl bewegt wurde.

Doch Vorsicht: Auch innen saubere Motoren können defekte Ketten besitzen.

Hier Vergleichsbilder



Longlifebetrieb



Kein Longlifebetrieb

Punkt 2:

Geruchsprobe

Riecht man am Öleinfüllstutzen starken Benzin- oder Lösemittelgeruch statt Ölgeruch, so ist dies ein Indiz für Sprit- und Blowby-Ansammlungen im Öl. Weiteres Zeichen für Kurzstreckenbetrieb.

Punkt 3:

Hörprobe

Lauscht man im Spalt zwischen Motor und Luftfilterkasten, so dürfen keine harten und metallischen Klacker-, Rassel und Schabgeräusche zu hören sein. Man sollte nur leise und samtweich die Ventile hören. Wie das Sprichwort des 6-Zylinders sagt: Er schnurrt wie ein Kätzchen :-)

Schlägt man die Räder ganz nach links ein, und hört im Radkasten der Fahrerseite kratzende und schabende Geräusche, ist dies ein Anzeichen von einem defekten Kettentrieb.

Hier einige Beispiele von den Geräuschen:

[Defekter Kettentrieb, Beispiel 1](#)
[Defekter Kettentrieb, Beispiel 2](#)
[Defekter Kettentrieb, Beispiel 3](#)
[Defekter Kettentrieb, Beispiel 4](#)

Nochmals Videos zum Vergleich

Vor der Reparatur mit defektem Kettentrieb

[Von Vorne](#)
[Seitlich](#)
[Über Motor](#)
[Im Radkasten](#)

NACH der Reparatur

[Von Vorne](#)
[Seitlich](#)
[Über Motor](#)
[Im Radkasten](#)

Punkt 5:

Auslesen der Messwertblöcke 208 + 209

In diesen Messwertblöcken werden die Abweichungen in °KW abgelegt.

0 Grad ist ideal. Ab -8°KW spricht Audi offiziell von Längung, und ab hier wird auch eine Reparatur normalerweise durchgeführt. Starke Geräusche treten aber meist schon ab -4°KW auf.

Leider gilt dies offiziell nur als Sachmangel und nicht als Schaden. Ein Schaden wäre ein Riss der Kette mit in Folge Totalverlust des Motor.

WICHTIG!!!

Durch die Serienstreuung der Sensoren, welche die Werte ermitteln, ist diese Art KEINE klare Aussage. Sie dient lediglich als mögliche Info wie weit die Kette gelängt sein KANN.

Die WAHRE Längung kann nur eine manuelle Sichtprüfung aufzeigen. Audi schreibt dies als 2.ten Punkt in ihrer Händleranweisung nach dem Auslesen der Messwertblöcke 208+209 vor.

Punkt 6:

Die manuelle Sichtprüfung

Wie sie durchgeführt wird beschreibt Audi in der entsprechenden TPL, welche die Händler haben.

Grob beschrieben:

Der Luftfilterkasten wird ausgebaut. Die Kabelstränge am seitlichen Bereich des Motors gelöst. Die Hallsensoren ausgebaut. Der Motor wird auf OT-Punkt der ersten Zylinderbank gestellt. In den Fenstern in denen zuvor die Hallsensoren waren, treten nun die Steuernocken in Erscheinung. Die Stellung zueinander gibt Aufschluss über den Grad der Längung.

Der ganze Vorgang dauert ca. 30 Minuten. Audi-Werkstätten berechnen in aller Regel 50 bis 100.- Euro



Punkt 7:

Beim Verkäufer, was nun?

Stellt man beim privaten Verkäufer fest, dass der A3 eine Längung aufweist wird es das wohl gewesen sein, da er ihn kaum repariert.

Beim gewerblichen Verkäufer/Händler schaut es besser aus. Hier könnte man einiges bewirken.

Klar, er wird immer sagen, dass der Wagen in Ordnung ist. Das sollte er einem dann aber schriftlich geben. Was er wohl kaum machen wird. Also weiter auf Ausbesserung aus sein.

Soll heißen: Wenn er den Kettentrieb repariert, wird der Wagen gekauft. Bei den heutigen Ständen des Gebrauchtwagenmarktes kann die Chance groß sein, dass er sich darauf einlässt.

Auf jeden Fall gilt: Nicht überstürzt kaufen. 3.2er stehen in aller Regel recht lange auf dem Hof. Es ist sehr unwahrscheinlich dass er zeitgleich einen zweiten Interessenten hat. Daher weiter mit Punkt 8.

Punkt 8:

Absicherung

Zur Bestätigung seines Eindruckes ist es gut nochmals zum Gebrauchtwagen zu kommen, diesmal mit einer Videokamera. Hat man keine, sollte man Freunde fragen. Handycams sind eher ungeeignet. Man filmt in den Spalt zwischen Motor und Luftfilterkasten. Dann auf der Erhöhung auf welcher sich der Öldeckel befindet. Und im Radkasten der Fahrerseite. Jeweils pro Ort ca. 20 Sekunden lang aufnehmen. Dieses Video dann in Youtube hochladen und im Forum von A3Q im [Steuerkettenthread](#) verlinken. So können sich viele „Erfahrene“ das Video anhören und Ihre Meinung kundtun.

Gut wäre es, wenn man im Bekanntenkreis einen Fahrer mit einem 3.2 hat, welcher in Ordnung ist, und er sich bereit erklärt als Vergleichsfahrzeug mit zu dem Gebrauchten zu fahren. Nur im direkten Vergleich, Auto an Auto hört man Unterschiede deutlich.

Oder im A3Q-Forum wohnt jemand in der Nähe und erklärt sich bereit zu unterstützen.

Punkt 9:

Vorgeschichte des Wagens ermitteln

Gibt man dem Händler die Fahrzeugidentifikationsnummer (WAUZZZ8P*****), so kann er im Audi-System recherchieren was schon alles an dem Wagen gemacht wurde, bzw. wie oft er wegen was in der Werkstatt stand. Dies gilt nur, wenn der Wagen auch zuvor immer in eine Vertragswerkstatt gebracht worden ist. Diese Nummer steht auf Seite 2 im Serviceheft auf dem Aufkleber.

Bei Privatverkäufern sollte man sich alle Rechnungen der bisherigen Werkstattaufenthalte / Inspektionen / Reparaturen zeigen lassen.

Dies auf die Schnelle.

Mit diesen Hinweisen sollte es möglich sein, einen guten A3 3.2 quattro zu finden.

Mehr Infos zu allen aufgeführten Punkten gibt es hier im A3Q-Forum...unter

<http://www.a3quattro.de/index.php?page=Thread&threadID=5496>



Punkt 10:

Der Bericht zum Thema Steuerkettenlängung und Longlife-Intervall

Seit August 2009 ist der Bericht zum Thema publiziert.

Steuerkettenlängung beim Audi A3 3.2 quattro VR6.
Daten/Fakten/Details und die Wahrheit über Longlife-Serviceintervalle

Chris1985 und Paramedic_LU nahmen sich der Sache an, und kamen dem Geheimnis mittels Recherchen, Analysen, Gutachten innerhalb 12 Monaten auf die Spur.

Das erschreckende am Gesamtergebnis war, dass nicht nur der VR6-Motor betroffen war, sondern weitaus schlimmer, es trifft alle Motoren mit Steuerkette die im Longlife-Serviceintervall mit Ölen nach Longlife-Norm betrieben werden. Vornehmlich im Kurzstreckenbetrieb.

Verstärkende Faktoren sind Turboaufladung und FSI-Technologie, wie sie viele 1,2 / 1,4 / 1,6 -Liter Aggregate besitzen.

Mit diesem Thema beschäftigen wir uns zu einem späteren Zeitpunkt genauer.

[Die Problematik der kleinen aufgeladenen Motoren](#)

Die genauen Ursachen, und wie man die Steuerkettenlängung vermeidet, kann man im Bericht nachlesen.

Zudem werden Einblicke in die Arbeitsweise des Motors sowie der Komponenten gegeben. Der Bericht ist reich an Bildern, Untersuchungsberichten, Analysen und Gutachten.

[Download Steuerkettenbericht](#)

Haftungsausschluß

Alles Geschriebene entspricht dem aktuellen Stand der Dinge und ermittelnden Erkenntnisse.
(26.11.2009)

A3Q und die Verantwortlichen übernehmen keine Haftung für Fehlkäufe jeglicher Art.
Der Käufer entscheidet letztendlich selbst und ist für sein Handeln zu 100% verantwortlich.
Diese Infos dienen lediglich der Unterstützung.

