

Kaufberatung

Checkliste zum Kauf eines VW Polo G40 Baujahr von 1985 bis 1994

© www.polo2.de / Dirk Plettner, Heiligenhaus

Seilzug der Vordersitze (zum umklappen)defekt?

Der Sitz lässt sich dann nicht mehr umklappen, wenn man den Hebel zur Entriegelung vorklappt. Zur Reparatur muss der Sitzbezug der Rückenlehne entfernt werden.

Testmöglichkeit:

Beide Sitze vorklappen, dürfen nicht haken und müssen sich klappen lassen!

Reparaturanleitung: auf www.polo2.de vorhanden

Sitzgleiter kaputt (einfach auszutauschen)

Der Sitz lässt sich im hinteren Teil nach oben und unten bewegen. Zur Reparatur muss einfach nur ein Stück Plastik (eben der Sitzgleiter) über den Fuss des Sitzes geschoben werden.

Testmöglichkeit:

Beide Sitze an der Rückenlehne anfassen und etwas nach rechts und links bewegen, ohne dass man darauf sitzt.

Die Sitze dürfen nicht deutlich wackeln.

Wasserpumpe nach ca. 80-100.000 km undicht, dadurch gerne defekte Kopfdichtung

Der Gummidichtring verschleisst, dadurch verliert der Wagen Kühlwasser.

Wird dieses nicht regelmäßig aufgefüllt, ist kurze Zeit später auch die Zylinderkopfdichtung defekt. Das gemeine ist: Wenn der Wagen lange gestanden hat, setzt sich die undichte Stelle mit Dreck aus dem Kühlsystem (immer vorhanden) zu und fällt die ersten 50-60 Kilometer nicht auf.

Zur Reparatur!

Es empfiehlt sich, die Wasserpumpe direkt ganz zu tauschen, wenn man sie schon ausgebaut hat. Kostenpunkt etwa 20-40 Euro (je nach Hersteller und Lieferant) plus Einbau, der relativ aufwendig ist und bei dem man am besten direkt den Zahnriemen mit tauscht.

Testmöglichkeit: (nicht 100%ig sicher):

Eine längere Strecke fahren, auch Autobahn, danach etwa 10 Minuten warten und schauen, ob ein Wasserfleck unter dem Motor ist.

Ventildeckeldichtung:

Diese werden gerne öfters mal undicht!

Reparatur ist einfach: Die 3 sichtbaren Schrauben ab, Deckel ab, Dichtung tauschen, Deckel drauf, festschrauben, dabei exakt den Anzugsdrehmoment beachten

Sichtprüfung:

Ist nach einer längeren Fahrt Ölverlust an der Ventildeckeldichtung zu sehen!

So ist diese defekt und muss ausgetauscht werden.

Ölwannendichtung:

Auch diese werden hin und wieder undicht, was man deutlich am Öl unter der Ölwanne oder an der Ölwannendichtung sehen kann.

Die Reparatur ist hier deutlich aufwendiger, da zwei Schrauben unter dem Getriebe sitzen und man diese nur mit viel Arbeit oder durch exaktes Ausrichten des Schwungrads lösen kann!

Sichtprüfung:

Ist nach einer längeren Fahrt Öl an der Ölwannendichtung oder Ölwannenboden zu sehen, so ist diese Dichtung defekt!

Quietschender Heizungslüfter auf Stufe 1-3 (wird erzeugt durch defektes Lager)

Manchmal hilft etwas ölen des Lagers, meistens muss man es tauschen oder sich damit abfinden!

Reparatur ist aufwendig, da die gesamte Lüftung ausgebaut werden muss.

Testmöglichkeit:

Die Lüftung während der Fahrt laufen lassen, dabei alle Stufen durchschalten. Die Lüftung muss auf allen 3 Stufen arbeiten und darf keine quietschenden oder klappernden Geräusche von sich geben!

Reparaturanleitung: auf www.polo2.de vorhanden

Rost im oder unterm Batteriefach!

Rund um die Batterie sammelt sich Laub und Dreck. Dadurch rottet das Blech auf dem die Batterie steht, gerne und schnell weg.

Merkt man auch an einem feuchten Handschuhfach oder einem feuchten Teppich im Beifahrerfußraum.

Reparatur nur durch Schweißen möglich!

Sichtprüfung:

Rund um die Batterie mit einer Taschenlampe nach Rost suchen! Oder auch mal ruhig die Batterie ausbauen oder ausbauen lassen und dann schauen ob Rost da ist!

Manschetten der Antriebswellen defekt:

Ein Defekt sieht man wenn man sich die Manschetten betrachtet. Wenn sie defekt sind, sind sie fettverschmiert! Zur Reparatur muss man die Antriebswellen ausbauen!

Sichtprüfung:

Von unten (**Auf einer Hebebühne oder Grube**) die Manschetten beider Antriebswellen prüfen, die Manschetten müssen unbeschädigt sein, dürfen nicht fettig sein sondern trocken!

Reparaturanleitung: auf www.polo2.de vorhanden

Radlager defekt vorne:

Macht sich durch Summen beim Fahren bemerkbar.

Zur Reparatur müssen die Federbeine komplett ausgebaut werden. Das Radlager wird im Regelfall in einer Werkstatt eingepresst, da hierzu ein hoher Druck erforderlich ist.

Testmöglichkeit:

Alles ausschalten was Lärm macht (Radio, Lüftung) und normal fahren. Beim fahren darf kein summen auftreten, dass sich in Kurven oder beim ganz leichten links oder rechts lenken verändert (leiser oder lauter).

Aussengelenke der Antriebswellen:

Wenn defekte Manschetten nicht repariert werden, können diese dauerhaften Schaden nehmen.

Dieses macht sich durch knackende Geräusche in engen Kurven bemerkbar!

Zur Reparatur müssen die Gelenke oder die Wellen getauscht werden.

Testmöglichkeit:

Die Lenkung im Stand ganz einschlagen und mit etwas mehr als Schrittgeschwindigkeit einige Runden (Kreise auf einem Parkplatz fahren) bitte in beide Richtungen!

Es dürfen keine knackenden Geräusche auftreten.

Reparaturanleitung: auf www.polo2.de vorhanden

Kopfdichtung:

Hier brannte häufig die Kopfdichtung durch. Kann sich durch Kühlwasser- oder Ölverlust bemerkbar machen, ohne dass man Flecken unter dem Auto sieht!

Man sollte das Kühlwasser auf Schaum oder Ölspuren und das Öl auf Schaum oder Bläschen (am Peilstab) überprüfen.

Testmöglichkeit (nicht 100%ig sicher):

Im Beim
Kühlwasser Ausgleichsbehälter nachschauen, ob das Wasser deutlich verfärbt ist oder ein Ölfilm darauf schwimmt.

Während der Probefahrt im Rückspiegel oder durch eine Person am Strassenrand prüfen, ob aus dem Auspuff bei warmem Motor weiße Abgase austreten (bei kaltem Motor kann das sein).

Nach der Probefahrt bei laufendem Motor prüfen, ob Blasen im Ausgleichsbehälter aufsteigen

(Aber VORSICHT! Beim öffnen des Ausgleichsbehälter, Verbrennungsgefahr äußerste vorsichtig Nach Möglichkeit Handschuhe anziehen!!!!!!)

Rost am Windschutzscheibenrahmen:

Insbesondere die unteren Ecken sollte durch anheben der Gummidichtung mit einem kleinen stumpfen Holzkeil überprüft werden! Sollte hier Rost sein ist die Reparatur im Regelfall nur durch schweißen möglich.

Sichtprüfung:

Rostansatz um die Scheibendichtung herum?

Rost unter den Kanten der Dichtung in den unteren Ecken (Dichtung leicht anheben mit einem Holzkeil)?

Rost an den Enden der hinteren Seitenscheiben:

Hier sammelt sich das Wasser. Insbesondere die untere hintere Ecke sollte durch anheben der Dichtung überprüft werden.

Auch hier Reparatur im Regelfall nur durch schweißen möglich.

Sichtprüfung:

Rostansatz um die Scheibendichtung herum? Rost unter den Kanten der Dichtung in den unteren Ecken (Dichtung leicht anheben mit einem Holzkeil)?

Durchrostungen an den Kabelöffnungen der Heckklappe:

An den Gummiübergängen sammelt sich Wasser. Dieses läuft in die Heckklappe und der obere Rahmen rostet weg.

Gleiches gilt für die Löcher in der Heckklappe und in der Karosse, wo die Gummikabelschläuche befestigt sind.

Reparatur an der Karosse durch abschleifen und ggf. mit Glasfasermatten möglich, Heckklappe lässt sich nur austauschen wieder Instandsetzen.

Sichtprüfung:

Bei geöffneter Heckklappe die Übergänge des Gummi Kabelschlauches in Karosse und Klappe prüfen

Rubbeln beim bremsen (Bremsscheibe häufig verzogen):

Tritt insbesondere häufig bei günstigen Bremsscheiben aus dem Zubehörladen (nicht originales Zubehör) auf.

Sind diese Bremsscheiben heiß gebremst und man durchfährt eine Pfütze oder man steht lange kräftig auf der Bremse, verziehen sich die Scheiben.

Das macht sich durch ein vibrierendes Lenkrad und deutliche Geräusche beim herunter bremsen ab ca. 100 km/h bemerkbar!

Bei den Preisen für Bremsscheiben ist nur ein Austausch gegen originale Bremsscheiben wirklich sinnvoll.

Oder man nimmt noch hochwertigere Bremsscheiben wie die von der Fa. Zimmermann gelochte Bremsscheiben

Testmöglichkeit:

Auf der Autobahn ca. 100 km/h fahren, dann bremsen und den Bremsdruck steigern. Es darf kein leichtes schlagen im Lenkrad und kein lautes Geräusch (wie bei einem bremsende Zug) auftreten.

Masseverbindung Motor/Karosserie:

Das Masseband gammelt einfach weg an der Schraubverbindung. Reparatur nur durch Austausch möglich.

Sichtprüfung:

Motorhaube öffnen, das Masseband ist an der linken Seite zwischen der Motorhalterung und der Karosserie zu finden!

Tankentlüftungsrohr weggerostet (hinter der Seitenverkleidung):

Um dies zu sehen muss die hintere Seitenverkleidung abgebaut werden. Ein Austausch ist so gut wie nicht möglich, da es abgelöst und neu eingeschweißt werden muss.

Sichtprüfung:

Wenn möglich hintere Seitenverkleidung auf der Seite der Tankklappe lösen und unten in den Hohlraum leuchten!

Querlenkerlager:

Diese werden mit der Zeit weich und vermitteln ein schwammiges Fahrgefühl.

Reparatur durch Austausch möglich. Die Querlenker müssen dafür ausgebaut werden.

Kann man mit einem starken Schraubstock machen oder durch eine Werkstatt geschehenlassen.

Testmöglichkeit (nicht 100%ig sicher):

Beim fahren auf schwammiges Fahrverhalten achten!

Rost im Schiebdachrahmen:

Die Wasserabläufe des Schiebedachs rosten gerne, wenn sie nicht genau im Auge behalten werden!
(Die Wasserabläufe befinden sich in den Ecken, an den das Schiebedach öffnet).

Reparatur durch schweißen möglich.

Sichtprüfung:

Schiebedach öffnen und zur Windschutzscheibe hin die Abläufe in den Ecken auf Rostansatz prüfen.

Rost am Tankzulaufrohr:

Das Rohr vom Tankdeckel zum Tank liegt relativ ungeschützt im hinteren rechten Radkasten.

Dort sammelt sich mit der Zeit jede Menge Dreck Wasser und Streusalz an. Auf Dauer setzt dies dem Zulaufrohr so zu, dass dort verstärkt Rost oder sogar Durchrostungen auftreten.

Sichtprüfung:

Wenn möglich hintere Seitenverkleidung auf der Seite der Tankklappe lösen und unten in den Hohlraum leuchten.

Wasser im Kofferraum?

Das Wasser läuft in den Kofferraum, in die Reserveradmulde und unter der Rücksitzbank.

Wenn dies der Fall ist, scheint hier die Kofferraumdichtung oder die Dichtung von den Rücklichtern defekt zu sein!

Reparatur nur durch austauschen der Gummis.

Folgende Punkte sind hier besonders rostgefährdet: - Schweller - Blech unter der Sitzbank - Kofferraumbodenblech - Reserveradwanne!

Sichtprüfung:

- 1.) Im Kofferraum die Matte anheben. Feuchtigkeit oder Rostansatz?
- 2.) Mit den Händen so weit wie möglich in die Seitentaschen des Kofferraums greifen.
Rost oder Feuchtigkeit?
- 3.) Die Sitzfläche des Rücksitzes hochklappen, Rost oder Feuchtigkeit, muffiger Geruch?
Rost an der Scheibenwischer Durchführung von außen sichtbar?
Reparatur durch schweißen möglich

Kurbelgehäuseentlüftung defekt, dadurch Öl im Luftfilter:

Bei höheren Drehzahlen wird das Öl durch den Entlüfterschlauch in den Luftfilter gedrückt und gelangt in den Vergaser/Ansaugtrakt. Zum Austausch muss die "Halbkugel" getauscht werden, was bei eingebautem Motor beinahe unmöglich ist, da sie eingeschlagen werden muss. Abhilfe kann ein Ölabscheider schaffen!

Siehe Polo Werkstatt unter www.polo2.de

Sichtprüfung:

Nach einer längeren und schnellen Fahrt den Luftfilterdeckel abnehmen und auf Öl prüfen (ein leichter Ölnebel ist normal).

Benzinschläuche werden hart und undicht:

Bei laufendem Motor kann hier Benzin austreten. Das riecht man bei laufendem Motor, kann man aber durch zusammendrücken der Schläuche auch feststellen. Die Schläuche lassen sich recht einfach austauschen.

Testmöglichkeit:

Kalten Motor laufen lassen. Im Motorraum schnuppern: deutlicher Benzingeruch?

Sichtprüfung Schläuche:

Tritt Benzin aus oder sind diese von außen feucht?

Schläuche zusammen drücken. Sind diese sehr hart oder bilden sich (bei Gummischläuchen ohne Textilmantel) sichtbare Risse im Gummi?

Wenn ja müssen diese ausgetauscht werden!

Der G-Lader

Der G-Lader muss von außen trocken sein!

Klackende Geräusche deuten auf einen angesaugten Fremdkörper hin, was kapitale Schäden nach sich zieht! (Hohe Reparaturkosten! Oder sogar tausch gegen einen neuen G-Lader)

Schleifende Geräusche deuten auf einen angesaugten Fremdkörper oder stark verschlissene Dichtleisten hin, was kapitale Schäden nach sich zieht

(Hohe Reparaturkosten! Oder sogar tausch gegen einen neuen G-Lader)

Am Lader und auf der gesamte Ladeluftstrecke muss alles 100% dicht sein!

Nirgendwo am Lader oder der Ladeluftstrecke darf Öl austreten!

In keinem Schlauch vom Lader darf Öl stehen (minimaler Ölnebel an den Schläuchenwänden ist normal), einfach mal die Schläuche lösen!

Wenn möglich Schlauch am Ladeluftkühler lösen, dort darf kein Öl stehen!

Ladeluftkühler darf nicht beschädigt sein durch (Steinschläge etc.Lader Antriebsriemen überprüfen, er darf nicht rissig sein!

Kleinere Laderäder weisen auf mehr Leistung hin! Diese Fahrzeuge wurden schneller bewegt und haben dadurch einen höheren Verschleiß als normal!!

Auch hier ist vorsicht geboten!!

Bei Leistungssteigerungen durch bearbeiteten G-Lader, immer Rechnung zeigen lassen damit man sehen kann ob es in einer Fachwerkstatt gemacht worden ist
(z.B. Sorg-Motorsport, SLS, RPM, RS)

Diese Kaufberatung zum G40 wurde mit Genehmigung und in Zusammenarbeit von Dirk Plettner erstellt!

© www.polo2.de / Dirk Plettner, Heiligenhaus

Die original Kaufberatung VW Polo 2/Derby für das Baujahr 1982 bis 1990 findet ihr unter

www.polo2.de