

Checkliste zum Kauf eines VW Polo 2 / Derby 2 Baujahr 1982 – 1990

© www.polo2.de / Dirk Plettner, Heiligenhaus

Download dieser Liste unter www.polo2.de möglich

Seilzug der Vordersitze (zum umklappen) 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 anfasen 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 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 empfiehlt es sich, die Wasserpumpe direkt ganz zu tauschen, wenn man sie schon ausbaut. 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 mittauscht.

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

Schlepphebelmotor: Ventildeckeldichtung Hier kam eine Korkdichtung zum Einsatz. Diese wurde immer wieder undicht. Zu erkennen ist der Motor an 10 umlaufenden Schrauben um den Ventildeckel, statt drei Schrauben oben. Reparatur ist einfach: Schrauben ab, Deckel ab, Dichtung tauschen, Deckel drauf, festschrauben, dabei exakt den Drehmoment beachten

Sichtprüfung: ist nach einer längeren Fahrt Ölverlust an der Ventildeckeldichtung zu sehen

Ölwannendichtung Auch diese wurde regelmässig undicht, was man deutlich sehen kann. Bei Fahrzeugen ab 1985 war dieser Defekt weniger häufig. 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 zu sehen

quietschender Lüfter (Heizung) durch defektes Lager manchmal hilft ölen des Lagers, meistens muss man 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 Batteriefach rund um die Batterie sammelt sich Laub und Dreck. Dadurch rottet das Blech auf dem 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

Manschetten der Antriebswellen defekt Sieht man wenn man die Manschetten betrachtet. Sie sind fett-verschmiert. Zur Reparatur muss man die Antriebswellen ausbauen.

Sichtprüfung: von unten die Manschetten beider Antriebswellen prüfen, die Manschetten müssen unbeschädigt sein, dürfen nicht fettig sein

Reparaturanleitung: auf www.polo2.de vorhanden

Aussengelenke der Antriebswellen Wenn defekte Manschetten nicht repariert werden, können diese dauerhaften Schaden nehmen. Dieses macht sich durch knackende Geräusche in engen Kurven bemerkbar (mit voll eingeschlagenen Rädern Kreise auf einem Parkplatz fahren). 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 fahren, beide Richtungen. Es dürfen keine knackenden Geräusche auftreten

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)

Extrem ungleichmässige Handbremswirkung bei Fahrzeugen bis 1985 Kaum Abhilfe möglich, da hier eine einfache Umlenkmechanik verantwortlich ist. TÜV Prüfern sollte das Problem bekannt sein. Einzige Abhilfe: Die Umlenkung unter dem Wagen vor der Hinterachse abbauen, gängig machen und abschmieren.

Testmöglichkeit: fahren und beim ausrollen langsam die Handbremse anziehen, ohne dass die Räder blockieren, der Wagen darf nicht nach rechts oder links ziehen

Dieselmotor mit 1,3 Liter Kopfdichtung Hier brannte häufig die Kopfdichtung durch. Kann sich durch Kühlwasser- oder Ölverlust bemerkbar machen, ohne das man Flecken unter dem Auto sieht. Man sollte das Kühlwasser auf Schaum oder Ölsuren und das Öl auf Schaum oder Bläschen (am Peilstab) überprüfen.

Testmöglichkeit (nicht 100%ig sicher): im 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 rufen, 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 (**VORSICHT!!! Verbrennungsgefahr, beim öffnen, äusserst vorsichtig sein!!!**)

Rost am Windschutzscheibenrahmen Hier sammelt sich das Wasser. Insbesondere die unteren Ecken sollte durch anheben der Dichtung überprüft werden. Reparatur im Regelfall nur durch schweissen möglich.

Sichtprüfung: Rostansatz um die Scheibendichtung herum? Rost unter den Kanten der Dichtung in den unteren Ecken (leicht anheben)?

Rost an den Enden der hinteren Seitenscheiben Hier sammelt sich das Wasser. Insbesondere die untere hintere Ecke sollte durch anheben der Dichtung überprüft werden. Reparatur im Regelfall nur durch schweissen möglich.

Sichtprüfung: Rostansatz um die Scheibendichtung herum? Rost unter den Kanten der Dichtung in den unteren Ecken (leicht anheben)?

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. Glasfasermatten möglich, Heckklappe lässt sich nur austauschen.

Sichtprüfung: bei geöffneter Heckklappe die Übergänge des Gummi Kabelschlauches in Karosse und Klappe prüfen

Bremsscheiben häufig verzogen (rubbeln beim bremsen) Tritt insbesondere bei günstigen Zubehörscheiben auf. Sind diese heissgebremst und man durchfährt eine Pfütze oder steht lange kräftig auf der Bremse, verziehen sich die Scheiben. Das macht sich durch ein vibrierendes Lenkrad und deutliche Geräusche beim herunterbremsen ab ca. 100 km/h bemerkbar Bei den Preisen für Bremsscheiben ist nur ein Austausch wirklich sinnvoll.

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 durch Austausch möglich

Sichtprüfung: Motorhaube öffnen, das Masseband ist an der linken Seite zwischen der Motorhalterung und der Karosse zu finden

Startautomatik bei Vergasermotoren Macht sich durch stark abfallende Drehzahl nach der ersten Warmlaufphase bemerkbar (ca 5 Minuten wenn der Motor kalt war): Sobald der Wagen warm ist läuft er wieder. Reparatur im Regelfall durch Austauschvergaser vom Verwerter, der allerdings nicht besser sein muss.

Testmöglichkeit: kalten Motor starten und losfahren. Solange der Motor kalt ist, darf die Drehzahl nicht extrem weit abfallen, so dass der Wagen unruhig läuft

Tankentlüftungsrohr (hinter Seitenverkleidung) weggerostet Um dies zu sehen muss die hintere Seitenverkleidung abgebaut werden. Ein Austausch ist so gut wie nicht möglich, das 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 mit starken Schraubstock oder durch eine Werkstatt geschehen.

Testmöglichkeit (nicht 100%ig sicher): beim fahren auf schwammiges Fahrverhalten achten

Rost im Schiebdachrahmen Die Wasserabläufe des Schiebedachs rosten in den ersten Baujahren gerne, wenn sie nicht genau im Auge behalten werden (In den Ecken, an den das Schiebedach öffnet). In späteren Baujahren nicht mehr so häufig. 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 und Wasser 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

Derby/Stufenheck: Heckscheibendichtung undicht dadurch Wasser im Kofferraum Das Wasser läuft in den Kofferraum, unter die Rücksitzbank. Wenn dies der Fall ist, sind folgende Punkte besonders rostgefährdet: - Schweller - Seitenbleche - Blech unter der Sitzbank - Kofferraumbodenblech - Reserveradwanne - Achsaufnahme von innen - Radlaufunterkanten hinten von innen - Rost Scheibenwischer Durchführung von aussen sichtbar deutlicher Rostansatz Reparatur durch schweissen möglich

Sichtprüfung: 1.) im Kofferraum die Matte anheben. Rostansatz? 2.) mit den Händen so weit wie möglich in die „Seitentaschen“ des Kofferraums greifen. Rost oder Feuchtigkeit? 3.) von unten hinter den hinteren Rädern die Karosse am Rand des Unterbodens vom Radlauf bis zum Heck auf Rostansatz, Rostpickel oder Durchrostungen prüfen 4.) die Sitzfläche des Rücksitzes hochklappen (geht auch beim Derby), Rost oder Feuchtigkeit, muffiger Geruch?

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).

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. Riecht man bei laufendem Motor, kann man durch zusammendrücken der Schläuche 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?

© www.polo2.de

© Dirk Plettner – Postfach 10 04 14 – 42569 Heiligenhaus