

# VW golf II

Volkswagen golf II so predstavili leta 1983. Prodajno je zablestel na vseh evropskih trgih in je zaradi svoje kakovosti postal tudi merilo za tekmece. Zaradi svojih lastnosti ohranja višjo ceno na trgu rabljenih avtomobilov in se tudi lažje prodaja. Splošno golf II z leti dobro kljubuje času, vendar ima tudi svoje šibke točke.



Zgubljanje  
motornega olja

Kvarijo se vodila  
ventilov

Ropotanje v  
armaturni plošči

Okvare luči

Ropotanje v  
prtljažniku

Slabotna  
ključavnica

Ispušni  
lonec rjavi

Statistike tehničnih pregledov nemškega TÜV to zgovorno potrjujejo. Tam je golf nadpovprečen glede vseh odlik, razen ko gre za ravenje – ki ga ni le pri modelih, ki še niso dopolnili sedem let. Pri nakupu rabljenega golfa je vsekakor vredno dobro pregledati karoserijo. Če ni dobro vzdrževana, pločevina rada »ropota«, okna pa se slabo zapirajo. Tveganje je pri nakupu vseeno majhno.

Golf ima kakovostne motorje, ki brez težav prevozijo veliko število kilometrov. Možno so težave s sklopko, ki je nagnjena k zamaščenju. Previdnost ne bo odveč pri modelu GTI 16V, ki je bil izdelan v letih od 1986 do 1988: grozijo poraba motornega olja, slabo tesnjenje motorne glave in sklopka, ki rada drsi. Zaradi velike moči motorja so pogoste okvare menjalnika in zavor. Pri redno vzdrževanem vozilu (redni servisi) so pogostejše le okvare kolesnih ležajev, tesnila glave, vodne črpalke (na tesnilnem obroču) ter vodil ventilov. Zaradi malomarnosti lastnikov pa dostikrat pride tudi do okvare homokinetičnega zgloba (zaradi počene manšete na poloseh, ko pride umazanija v zglob, ga izsuši

in zglob se zaradi trenja uniči). Večkrat se pokvari tudi grelnik potniškega prostora. Blažilniki približno do 100.000 km ne potrebujejo servisiranja, razen v primeru, če je bil avtomobil nadpovprečno obremenjen (vleka prikolic, slabo cestišče, ipd.), podobno dobo pa držijo tudi zobati jermen, zavorni koluti, ter sklopka oz. sklopni kolut in potisni ležaj v njej.

Oba bencinska motorja zahtevata poleg omenjenih popravil največkrat le še menjavo teflonskih tesnil v glavi, ter ventilov in vodil, pred generalnim popravilom pa včasih zadošča tudi le menjava batnih obroček, po dveh brušenjih valjev pa je treba v valjih zamenjati še puše. Pogoste so še okvare na vžigalnih kablji, rado pa tudi prebije tesnila na izpušnem kolektorju. Vsekakor je bolje, če

je motor opremljen s petstopenjskim ročnim menjalnikom, v splošnem pa velja 1,6-litrski motor za najprimernejšega tako glede porabe goriva, vzdrževanja, kakor tudi glede zmogljivosti.

Dizelska različica VW golfa kupce osvaja s svojo ekonomičnostjo. Upravičeno ga štejejo med avtomobile z dolgo življenjsko dobo. Nezahteven je za vzdrževanje, pri porabi goriva pa ima veliko prednost. Poraba goriva je pri dizelskih motorjih s približno enako močjo za cel liter ali dva manjša od porabe pri bencinskih. Nekoliko teži dizel motor pa kljub temu povzroča težave: z okvarami volanskega mehanizma ter zn močnejšo obrabo zavor in gum.

Kupce posebno privlači dizelska različica s turbomotorjem, zlasti z močjo 80 KM, ki združujejo veliko moč z majhno porabo goriva.

Dizelski 1,6-litrski motor največkrat pokaže šibke točke pri ogrevalnih svečkah, kvari pa se tudi vodilo za dodajanje plina na visokotlačni črpalki. Po 50.000 km dostikrat spusti tesnilo glave pri oljnem kanalu, med 100.000 in 150.000 km pa je treba pri večini teh motorjev menjati vbrizgovalne šobe v motorni glavi, bate in batne obročke, včasih celotno motorno glavo, ter ventile in njihova vodila. Tedaj že govorimo o generalnem popravilu in primerno je menjati tudi ležaje na motorni gredi. Pri različici s turbinskim polnilnikom pride do podobnih okvar tudi hitreje, obenem pa je možna tudi okvara samega turbinskega polnilnika.

**BORIS SAMBOLEC**

#### Bencinski motorji:

\* Motor z vbrizgavanjem goriva, s prostornino 1300 ccm, 40 kW (56 KM), s katalizatorjem: sprejemljive vozne lastnosti, varčen in kultiviran

\* Motor z vbrizgavanjem goriva, s prostornino 1600 ccm, 51 kW (70 KM), s katalizatorjem: temperamenten, ekonomičen, kultiviran

\* Motor z vbrizgavanjem goriva, s prostornino 1800 ccm, 66 kW (90 KM), s katalizatorjem: zelo dobre lastnosti, ustreza poraba

\* Motor z vbrizgavanjem goriva, s prostornino 1800 ccm, 79 kW (107 KM), s katalizatorjem: temperamenten, dela mirno in ekonomično

#### Dizelski motorji:

\* Motor s prostornino 1600 ccm, 40 kW (54 KM): zanesljiv, zelo varčen, sprejemljivo miren, zmerne delovne karakteristike

\* Turbodizelski motor s prostornino 1600 ccm, 51 kW (70 KM): dobre delovne karakteristike, zelo majhna poraba goriva, sorazmerno miren

\* Turbodizelski motor s prostornino 1600 ccm, 59 kW (80 KM): temperamenten, zelo varčen, sorazmerno miren

#### Motorji: bencinski

- 1,3 litra (40 kW/55 KM)
- 1,6 litra (51 kW/70 KM)
- 1,8 litra (66 kW/90 KM)
- 1,8 litra country (72 kW/98 KM)
- 1,8 litra GTI (79 kW/107 KM)
- 1,8 litra GTI 16V (95 kW/139 KM)
- 1,8 litra G60 (118 kW/160 KM)

#### dizelski

- 1,6 litra (40 kW/55 KM)
- 1,6 litra turbo D (59 kW/80 KM)



- + kultivirani, vzdržljivi in varčni motorji
- + kakovost izdelave
- + prostorna kabina in povečljiv prtljažnik
- + dobre vozne lastnosti
- + nezahtevno vzdrževanje in oskrba z rezervnimi deli
- + ohranjanje dobre tržne cene

- relativno visoka nakupna cena
- skromna opremljenost šibkejših različic
- najprivlačnejša tarča tatov
- dokaj trdi podvozje in sedeži
- težaško obračanje krmila (dizel)
- hrup pri hladnem zagonu (dizel)
- slabotna moč pri motorjih brez turbinskega polnilnika (dizel)