



Schock für Diät-Industrie
Forscher entdecken eine unglaubliche Methode für extreme Fettverbrennung - 12kg in 30 Tagen



Kultgewürze von NoMU
Entdecken Sie die köstlichen Gewürze bei foodiva. Eine große Auswahl zu günstigen Preisen!



Ein Leben ohne Brille
Sparen Sie jetzt bis zu 2.000 € beim Augenlasern in handverlesenen Premiumkliniken



Euro-Zerstörung 2015
Geheimpläne in Berlin. Die Enthüllungen des Geld-Insiders. Sonst nirgendwo zu bekommen.

Alles über VW Golf

Übersicht Tests News Erlkönige Gebrauchtwagen Usermeinungen Videos Neuwagen

Kompaktklasse

Weitere Artikel zu diesem Thema



23 Bilder

VW Golf I und II Kaufberatung Die Schwachstellen des klassischen Golf

Die erste VW Golf-Baureihe gehört längst zu den etablierten Klassikern. Doch auch Golf II, mittlerweile ebenfalls tauglich fürs H-Kennzeichen, sind heute gefragt - insbesondere wenn es sich um eine der GTI-Versionen handelt. Für beide Generationen gilt: Wirklich gute Exemplare sind schwer zu finden. Worauf Sie achten müssen.

In diesem Artikel

1. Testbericht
2. Bildergalerie



Sondermodelle des VW Golf II
Fire, Ice & Dynamite



Abt Golf I GTI
163 Turbo-PS-Golf für harte Jungs

Jetzt bewerten! PRÄSENTIERT VON

Karosserie-Check

Die Karosserien von VW Golf I und Golf II weisen im Grunde dieselben Schwachstellen auf. Allerdings waren Fahrzeuge der 1983 eingeführten zweiten Generation wesentlich besser gegen Korrosion geschützt. Die Rostneigung der ersten Baureihe ist legendär, besser wurde es erst mit Fahrzeugen ab Baujahr 1979.

Unbedingt in Augenschein genommen werden müssen beim VW Golf die Bereiche, die vom Spritzwasser der Räder getroffen werden, also die Schweller, der Übergang zum Boden sowie das hintere Abschlussblech unterhalb der Stoßstange.

Beim VW Golf I sollten zudem die Kotflügel, die Stehbleche und die Federbeindome begutachtet werden. Außerdem tritt häufig Korrosion im Bereich der Hinterachsaufhängung auf, zu sehen nur von unten, wenn das Auto auf einer Hebebühne steht.

Weitere VW Golf-I-Probleme sind vergammelte Türunterkanten, Heckklappen und durchgerostete Tankeinfüllstutzen. Bei beiden Baureihen gilt: unbedingt auf Originalität achten.

Insbesondere vom VW Golf I GTI gibt es nur wenige Exemplare, die nicht irgendwann mehr oder minder geschmackvollen Umbaumaßnahmen unterzogen wurden. Und verspoilerte Karossen, individualisierte Innenräume oder verbastelte Fahrwerke rückzurüsten, kann sich als aufwendiges und teures Unterfangen erweisen.

Technik-Check

Die Haltbarkeit der VW Golf-Technik ist legendär, das gilt schon für das 50-PS-Basistriebwerk der ersten Baureihe. Der ab 1982 im Golf I und später auch im Golf II GTI verbaut 1800er, mit etwas geringerer Leistung auch im Country zu finden, gilt als nahezu unzerstörbar, den rechtzeitigen Wechsel des Zahnriemens zur Nockenwelle vorausgesetzt.

Beim 1600er VW Golf GTI können im Alter die Ventilschaftdichtungen undicht werden, erkennbar an Ölrauchwölkchen, wenn aus dem Schieberbetrieb wieder Gas gegeben wird.

Der im VW Golf II GTI eingeführte 1,8-Liter-Sechzehventiler neigt zu Ölundichtigkeiten im Bereich des Zylinderkopfes. Wer sich für einen Golf II G60 interessiert, muss wissen, dass der Spirallader alle 50.000 bis 70.000 Kilometer in einer Fachwerkstatt geprüft beziehungsweise überholt sowie der Antriebsriemen getauscht werden sollte.

VIDEOS



VW Beetle GRC
vor 3 Tagen
867 Aufrufe



Fahrbericht VW Passat Variant 1.4 TSI
vor einer Woche
2.075 Aufrufe

FORUM: HEISS DISKUTIERT

Aktuelles
Diese Autos haben uns verlassen (2)

Ärger mit dem Auto
BMW E46 compact Licht geht nicht und Boardcomputer falsche Anzeige

Heft
Angeschmiert - ja, das ist man, so man den Ölratschlägen aus Heft 5/15 folgt! (11)

Peugeot
Luftmassenmesser Peugeot 207 1,4 Benzin (4)

Aktuelles
Umfrage "Markendehnung von Luxusmarken in der Automobilbranche" (7)

Aus unserem Netzwerk

stern.de **Piechs Bruch mit Winterkorn soll nicht...** n-tv.de **Tischtuch an VW-Spitze zerschnitten: Martin...**

n-tv.de **Großauftrag vom Golf: DB baut Katar...** stern.de **Spielen ohne Grenzen**

GEBRAUCHTWAGEN-ANGEBOTE



VW Golf
27.000 km
69 PS (51 kW)
6.888 EUR



VW Golf
110 PS (81 kW)
4.950 EUR



VW Golf
133.750 km
111 PS (82 kW)
8.500 EUR



VW Golf
24.000 km
69 PS (51 kW)
13.950 EUR

AKTUELLES HEFT



Ab jetzt im Handel
Heft 10/2015

> Heft bestellen
> Jahrsabo bestellen

Preise

Standard-VW Golf mit etwas Pflegebedarf gibt es bereits für ein paar Hundert Euro. Insbesondere Golf II sind noch immer sehr günstig zu finden. Stark angezogen haben gute, unverbastelte GTI der ersten Baureihe. Für sie wechseln meist deutlich über 10.000 Euro den Besitzer.

VW Golf II GTI gibt es für ein paar Tausender weniger, wobei der 139 PS starke 16V (mit Kat 129 PS) deutlich gefragter ist. Sehr selten angeboten wird der Golf Country. Exemplare im Bestzustand mit geringer Laufleistung sind Liebhabern fast schon so viel wert wie Ur-GTI.

Preise VW Golf I GTI

- Neupreis bei Einführung 1976 (Golf I GTI 1.6): 13.850 DM
- Neupreis bei Produktionsende 1983 (Golf I GTI 1.8): 19.725 DM
- Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4): 11.000/2.400 Euro

VW Golf II GTI

- Neupreis bei Einführung 1984 (VW Golf II GTI 1.8): 22.760 DM
- Neupreis bei Produktionsende 1991 (Golf II GTI 1.8 Kat): 29.700 DM
- Classic-Analytics-Preis 2014 (Zustand 2/4): 7.000/2.100 Euro

VW Golf II Country

- Neupreis bei Einführung 1989 (Golf II Country): 32.275 DM
- Neupreis bei Produktionsende 1989 (Golf II Country): 34.335 DM
- Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4): 6.300/1.900 Euro

VW Golf IV R32

- Neupreis bei Einführung 2002 (Golf IV R32): 31.950 Euro
- Neupreis bei Produktionsende 2004 (Golf IV R32 DSG): 34.380 Euro
- Classic-Analytics-Preis 2014 (Zustand 2/4): 15.000/6.000 Euro

Ersatzteile

Generell gilt: je neuer ein VW Golf, desto besser die Teileversorgung. Für Standard-Golfs ist sowieso noch fast alles beim VW-Händler zu finden, vieles gibt es sogar für wenig Geld beim Autoverwerter. Bei VW Classic Parts sind sogar noch die meisten Country-Teile im Angebot.

Eng kann es bei speziellen VW Golf GTI-Teilen werden, insbesondere für die erste Baureihe. Nach guten Sitzen mit dem Karomuster oder einem rot umrandeten Kühlergrill muss mitunter eine Weile gesucht werden.

Beim VW Golf GTI II gibt es bislang noch keine Engpässe. Schwer aufzutreiben sind auch spezielle Sitzmuster für den Country-Golf, dasselbe gilt bei Aufklebern für den SUV-Vorläufer.

Fazit

Die erste VW Golf-Baureihe gehört längst zu den etablierten Klassikern. Doch auch Golf II, mittlerweile ebenfalls tauglich fürs H-Kennzeichen, sind heute gefragt – insbesondere wenn es sich um eine der GTI-Versionen handelt. Für beide Generationen gilt: Wirklich gute Exemplare sind schwer zu finden.

SCHWACHPUNKTE



- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| 1. Kotflügel (Golf I) | 6. Ölverlust (Golf II GTI 16V) |
| 2. Antriebswellen | 7. Innenausstattung (Originalität) |
| 3. Schweller und Bodenbleche | 8. Tankeinfüllstutzen (Golf I) |
| 4. Federbeindome (Golf I) | 9. Heckabschlussblech |
| 5. Zahnriemen | 10. Fahrwerk (Originalität) |

MOTOR KLASSIK MEINUNG Wertungen

Alltagstauglichkeit	Verfügbarkeit
Ersatzteillage	Nachfrage
Reparaturfreundlichkeit	Unterhaltskosten



Kommentar zu Assistenzsystemen
Regelsysteme abschalten?



Mercedes-AMG C 63 S (2015) / C 43 AMG
Turbo-V8 trifft ersten Sauger-V8

ALLRAD



Globetrotter-Rodeo am Erzberg
Der Berg ruft



Mercedes GLC Erbkönig
GLK-Nachfolger fast ohne Tarnung

OLDTIMER & YOUNGTIMER



Nissan Maxima V6 Fahrbericht
Big in Japan - für 2,94 €/PS



Ferrari 550 & Porsche 911 Turbo
Duell der 300-km/h-Youngtimer

KOSTENLOSER NEWSLETTER



+++ Alle Tests +++
+++ Alle Erbkönige +++
+++ Alle News +++
Und immer bequem und kostenlos per E-Mail.

Ihre E-Mail-Adresse

Abstimmen

Ich habe die [Datenschutzbedingungen](#) gelesen und stimme diesen zu.

MEHR ZUM THEMA „KOM

Autor
Klaus Finkenburg



Preise Hyundai i30 Facelift
Frischekur und Turbo-Power ab 15.930 Euro



Audi Q3 und Mercedes GLA im Vergleich
Kompakt-SUV zuhause auf der Straße

Foto
Jörg Künstle



Großer VW-Motorenvergleich
Diesel oder Benziner?

Datum
22. April 2015



Premium-Kompaktlimousinen
A-Klasse und 1er auch als Stufenheckmodelle

KOMMENTARE

2 Kommentare [auto motor und sport](#)

[Einloggen](#)

[Empfehlen](#) [Teilen](#)

Nach Neuesten sortieren



Diskutieren Sie mit..



Guido · vor 5 Tagen

Legendär ist der biedere Haufen Blech wirklich nur beim Rost. Das ganze Auto war eine Schwachstelle. An diesen Karren konnte man sich die Finger wund reparieren. Auch die hier als problemlos deklarierten Getriebe mussten zu oft repariert oder ausgetauscht werden. Die Motoren waren nicht schlecht in diesem Sinne. Doch der oftmals auftretende Wasserverlust liess oft die Kopfdichtung verbrutzeln. Auch sonst waren diese Motoren nicht grade Perlen. Schnell verrottende Massekabel liessen auch viele Sicherungskasten davon schmoren. Radlager waren oft im selben Turnus wie die Reifen zu wechseln. Bremsen waren grottig bis mieserabel. Nicht nur von der Wirkung, sondern auch von der Werkstoffqualität her. Und Ölverlust war bei den Golf II eigentlich normal.

Heute haben die Golf II zwar ihren Charme, doch zu der Produktionszeit war es wirklich verwunderlich, warum jemand ein solches Automobil wollte. Technisch war der Golf um Jahre hinterher.

[Antworten](#) · [Teilen](#)



Guido · vor 6 Tagen

Legendär ist der biedere Haufen Blech wirklich nur beim Rost. Das ganze Auto war eine Schwachstelle. An diesen Karren konnte man sich die Finger wund reparieren. Auch die hier als problemlos deklarierten Getriebe mussten zu oft repariert oder ausgetauscht werden. Die Motoren waren nicht schlecht in diesem Sinne. Doch der oftmals auftretende Wasserverlust liess oft die Kopfdichtung verbrutzeln. Auch sonst waren diese Motoren nicht grade Perlen. Schnell verrottende Massekabel liessen auch viele Sicherungskasten davon schmoren. Radlager waren oft im selben Turnus wie die Reifen zu wechseln. Bremsen waren grottig bis mieserabel. Nicht nur von der Wirkung, sondern auch von der Werkstoffqualität her. Und Ölverlust war bei den Golf II eigentlich normal.

Heute haben die Golf II zwar ihren Charme, doch zu der Produktionszeit war es wirklich verwunderlich, warum jemand ein solches Automobil wollte. Technisch war der Golf um Jahre hinterher.

[Antworten](#) · [Teilen](#)

[Abonnieren](#)

[Disqus deiner Seite hinzufügen](#)

[Datenschutz](#)