

Heft 9/98

September

DI281

DM 5,50

ÖS. 44,- · sfr. 5,50 · Lit. 7000,- · Plas. 600,- · hfl. 7,60
dkr. 31,- · FF. 22,50 · FIM. 29,- · nkr. 33,- · skr. 37,-



OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

FIAT 600 MIT FEUER:

Abarth-ig!

FÜNFZIGER VON ZÜNDAPP



Falconette & Co: Der Münchner Sturm im Schnapsglasformat

KAUFBERATUNG



VW-Bus: Ist der zweite Aufguss schlechter als sein Vorgänger?



WAHL '98

OLDIES MIT ZUKUNFT?

Die Pläne der Parteien

TRIUMPH DOLOMITE STRAIGHT EIGHT

Vor 65 Jahren baute Donald Healey den großartigsten Triumph aller Zeiten. Nicht nur der Kompressor-Achtzylinder erinnerte stark an den Alfa 8C 2300...



TECHNIK-THEMA:

Automatikgetriebe selbst reparieren

Bulli-Parade

Möbeltransporter: VW Bus T2, der beliebte Camper

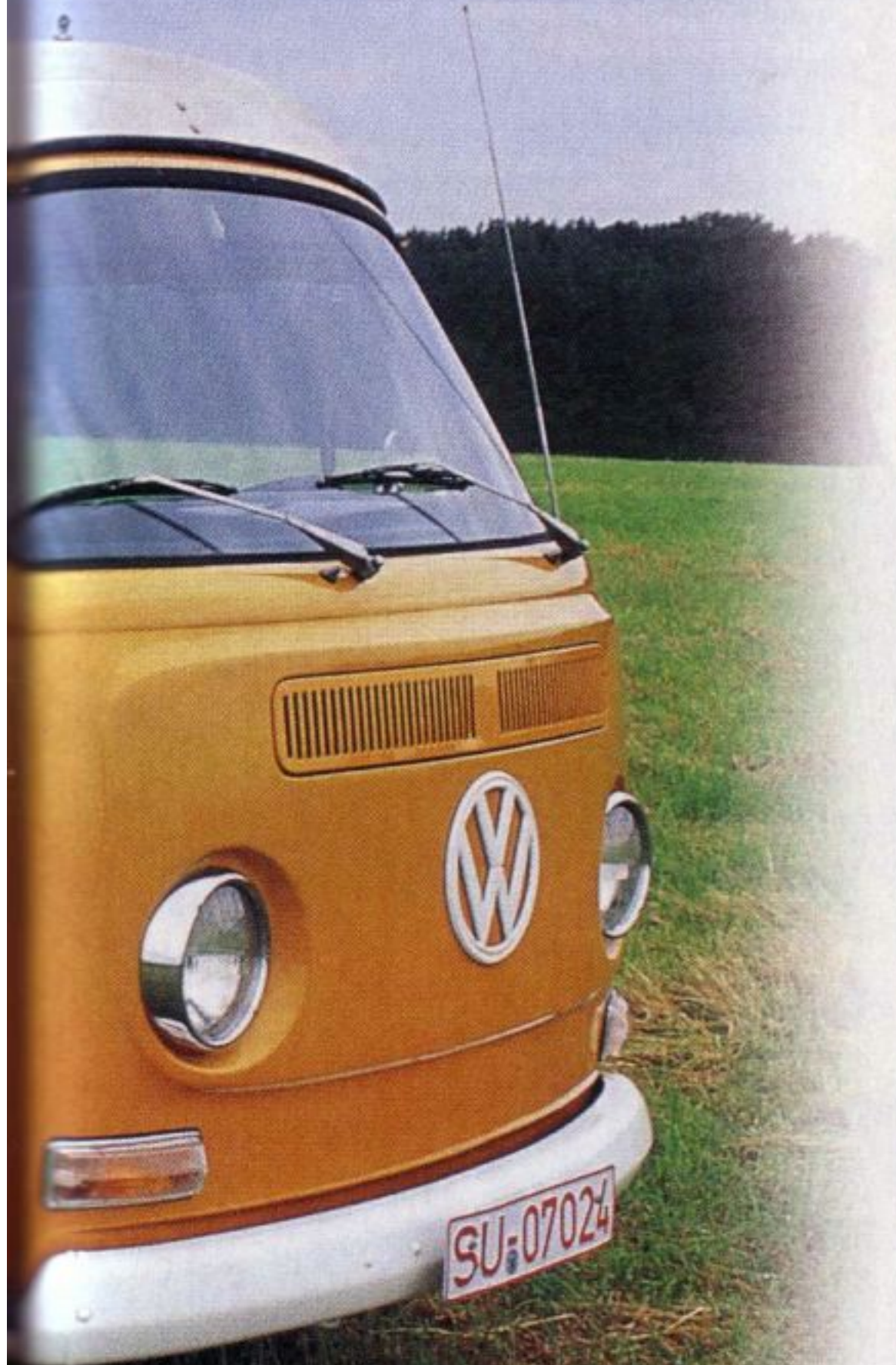


Er hat die ganze Welt gesehen, auch ohne Allrad beinahe jede Wüste durchquert. Ob Studenten auf Abenteuer-Billigtrip oder Familienurlaub am Wolfgangsee: Der VW Bus zweiter Generation (T2) war immer zuverlässiger Transporter und preiswerte Unterkunft zugleich. 30 Jahre lang schlossen unzählige Bus-Fahrer mit dem rollenden Heim einen Mietvertrag auf Zeit. Wir haben nachgesehen, wie verwohnt die Camping-Busse und seine übrigen Artgenossen heute sind.

Seit der legendären Handskizze des holländischen VW-Importeurs Ben Pon waren 20 Jahre vergangen, der Beginn der Serienfertigung jährte sich zum 17. Mal: Kein Zweifel, der Transporter mit der geteilten Frontscheibe war immer noch der Verkaufserfolg schlechthin. Jahrelang blieb er praktisch konkurrenzlos. Mit dem 1965 präsentierten Ford Transit änderte sich dies aber schlagartig: Mehr Ladefläche und deutlich besserer Zugang zum Gepäckabteil verhiessen gute Marktchancen für den Kölner. Für VW war es an der Zeit, den Bus gründlich zu überarbeiten.

Was Transporter-Konstrukteur Gustav Mayer und sein Team in drei Jahren entwickelten, war innen wie außen komplett neu und stellte technisch einen deutlichen Fortschritt gegenüber dem T1 dar. Um Irritationen mit den Typbezeichnungen vorzubeugen: Die gesamte Bus-Reihe wird als Typ 2 bezeichnet, eben das zweite Modell des Konzerns nach dem Käfer. Die einzelnen Baureihen reichen vom T1 bis zum heute produzierten T4 mit Frontmotor.

Große Fensterflächen, Frontscheibe ohne Mittelsteg, mehr Laderaum und und und... Die Änderungen des T2 gegenüber seinem Vorgän-



Lob der Kritiker:
Dank seines Fahrwerks hat der VW Bus T2 eine sehr gute Straßenlage. Kurven können so – zur Verwunderung anderer Verkehrsteilnehmer – ausgesprochen flott durchfahren werden.

ger füllen ganze Seiten. Als besonderer Pluspunkt ist jedoch die Hinterachskonstruktion zu nennen. Die antiquierten Vorgelege wurden eingemottet, unter dem neuen T2 arbeitete eine moderne Doppelgelenkachse, die an Dreieckslänglenkern geführt wurde.

So war es neben dem äußeren Erscheinungsbild vor allem das Fahrwerk, das Testfahrer und Journalisten Ende der Sechziger zu positiven Kritiken veranlasste. Zunächst umfasste die Angebotspalette vier Modelle: Kastenwagen, Pritsche, Doppelkabine und Kombi, im März 1968 kam der Hochraum-Kasten, gefolgt von weiteren Varianten. Die einschneidendsten Veränderungen der Anfangsjahre waren 1969 die Sicherheitslenksäule und der vorne gabelförmig auseinanderlaufende Rahmen. Zwei Jahre später kam der Flachmotor, mit seinen zunächst 66 PS deutlich stärker als das konventionelle Aggregat.

Nach nur fünf Jahren veränderte der in Hannover und Emden produzierte T2 sein Gesicht. Die vorderen Blinker rutschten neben das Lüftungsgitter, das VW-Zeichen schrumpfte. Doch das eigentliche Face-Lifting vollzog sich unter

der Wagenfront, der T2 wurde zum ersten Frontlenker seiner Klasse mit einer Sicherheits-Crash-Zone. Die „Eisenbahnschienen“-Stoßstangen saßen fortan auf einem Deformationselement. Zur besseren Unterscheidung wird die erste Serie bis 1972 heute als T2a bezeichnet, danach ist vom T2b die Rede.

Neben stärkeren Motoren und Detailverbesserungen verliefen die nächsten Jahre ruhig, gegen Produktionsende schickte VW das Sondermodell „Silberfisch“ in die Verkaufsräume, das noch einmal für frischen Wind sorgen sollte. 1979 endete die T2-Produktion in Deutschland, aber wie beim T1 liefen die Bänder im Ausland weiter – so noch heute in Brasilien.

Die Karosserie

Wer mit einem betagten T2 auf große Fahrt gehen möchte, sollte sich zuvor intensiv der Karosserie widmen. Der robuste Bus wird zwar nicht in der ersten Bodenwelle auseinanderbrechen, hat aber markante Schwachstellen. Nur der Schönheit abträglich sind aufgrund der glatten Fahrzeugfront zahlreiche Steinschlagschäden. Unbequemer sind Roststellen im Dichtungsbereich der Frontscheibe sowie rund um die Scheibenwischer. Dringt hier Wasser ein, ist meist auch die Frontschürze hinter der Stoßstange durch.

Insgesamt sollte der Fahrerkabine innen, außen und von unten viel Zeit gewidmet werden. Der Rahmen gammelt gern und ist oft geflickt, betroffen davon sind auch die seitlichen Aufnahmen der Stoßstange. Beim T2a rostet es zudem unter den Trittgummis. Die Kotflügel – „Kniestücke“ genannt – rosten kräftig. An Modellen nach 1971 ist Gammel hier verstärkt zu finden: Ab diesem Zeitpunkt wurden ausgestellte Radläufe verwendet, die oft auch in ältere Busse eingeschweißt wurden. Der Blick auf die Gurtbefestigung hinter den Sitzen lohnt, dank untergelegtem Verstärkungsblech löst Rostfraß oft die ganze Platte.

Die Türen modern an den Unterkanten und am Boden, zudem ist ein Blick hinter die Dichtungen empfehlenswert. Die Drehfenster sollten bewegt werden, nicht selten fallen sie einfach heraus: Der Wechsel des Kurbelapparates

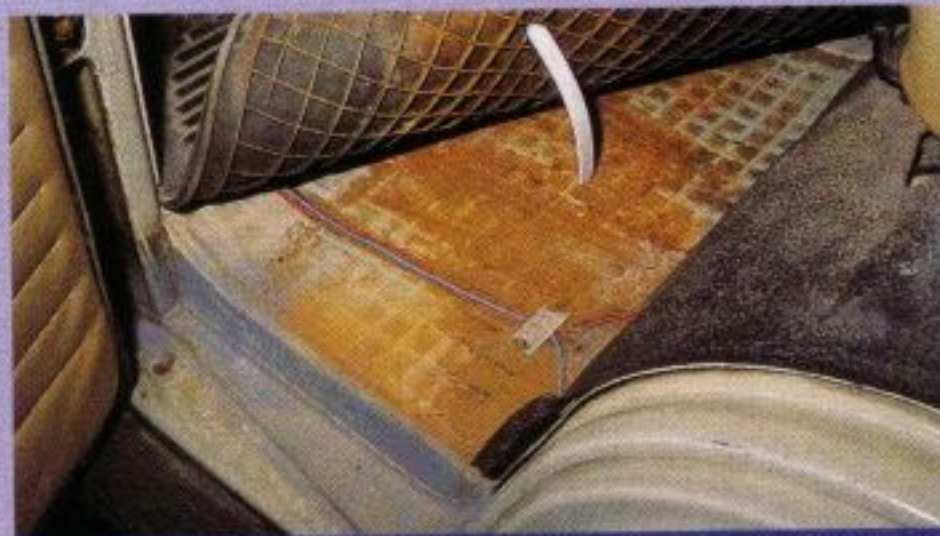


Häufigste Variante des Westfalia-Wohnmobils: der Camper mit dem Aufstelldach, das es in zwei Versionen gab – bis 1971 vorne (im Bild), danach hinten angeschlagen

VW Bus: Die typischen Schwachstellen



Häufig: Rost um Scheinwerfer, Lüftungsgitter und Wischerwellen sowie spröde Dichtungen



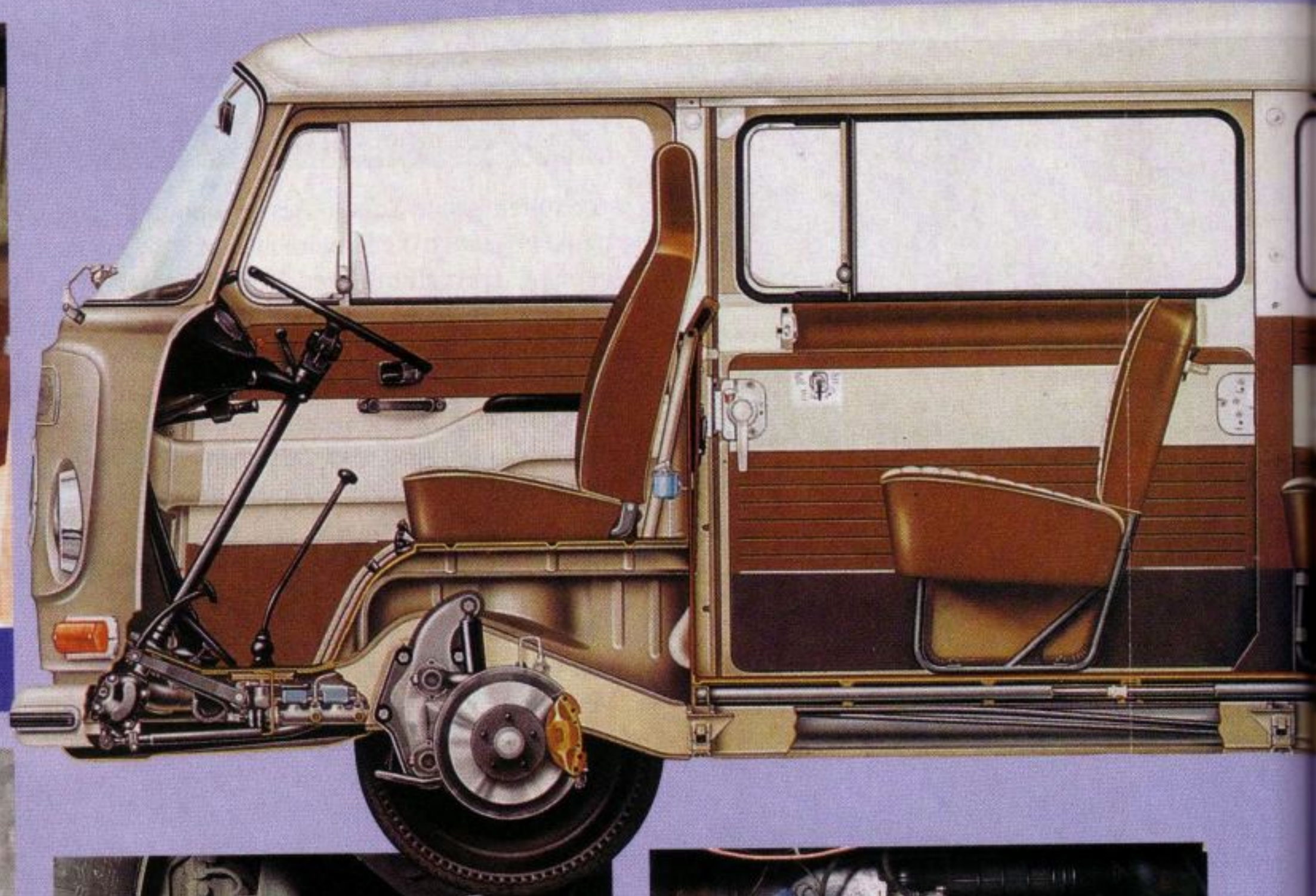
Lohnt sich immer: ein Blick unter die Fußmatte auf der Fahrerseite – hier gammelt's gerne



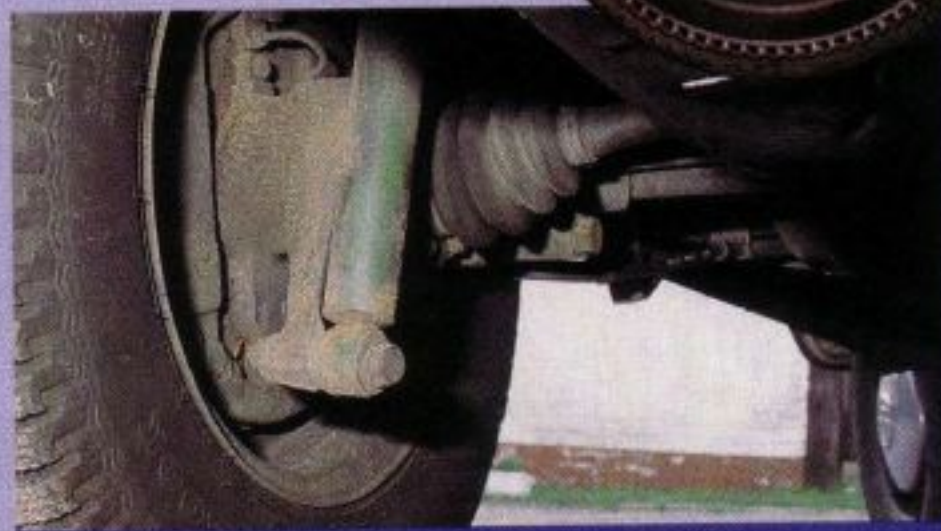
Achtung Rost! Es gibt eigentlich kein Knieblech, das nicht perforiert ist



Campingeinrichtung: Sie sollte auf Funktion, Originalität und Vollständigkeit geprüft werden



Die Käfer-Vorderachse ist auf Durchrostungen zu checken, besonders die Stabi-Befestigungen



Hinterachse: Manschetten der Antriebswellen sowie Stoßdämpfer kontrollieren, damit hat sich's



Motor (und Getriebe) haben keine größeren Schwachstellen und sind VW-üblich robust

ist eher Strafe als Vergnügen – besser also, er funktioniert. Schwachstelle Schiebetür: Sie ist vor allem bei jüngeren (!) T2-Modellen unterherum fast immer weggerostet. Für den gesamten Bus-Boden gilt: Drunterschauen und den Verlauf der Längs- und Querträger verfolgen. Rostet es im passenden Muster bereits im Innenraum, droht heftig Arbeit. Der Blick unter die Auslegeware ist dringend angeraten. Für den Fußraum des Fahrers gilt das ganz besonders. Im Bereich der Schiebetür und auf der anderen Seite rostet das Innenraumblech in Längsrichtung durch – Ursache sind meist geschweißte Schweller, die sich innen schon im Endstadium befinden.

An den hinteren Radkästen faulen die Gurthalter ebenfalls weg, schuld ist wieder ein Ver-

stärkungsblech. Beim Rundgang müssen die Außenschweller begutachtet werden, außerdem ist darauf zu achten, ob großflächige Bleche aufgesetzt wurden, darunter rostet es meist gnadenlos weiter. Der Spritzwasserbereich in den Radhäusern verdient Aufmerksamkeit und ab August 1970 sind die ausgestellten hinteren Radläufe doppelwandig – beste Voraussetzung für Korrosion. Schmutzfänger sollen Spritzwasser-Rostbildung tatsächlich mindern...

Der Batterieboden rechts im Motorraum ist oft hinüber. An der Anschweißkante gammelt es bis zur Außenhaut durch, oft ist bereits außen unter den Rückleuchten zu sehen, wie es dem Batterieboden geht. Nicht viel anders steht es um die linke Seite, viele Bulli-Eigner haben irgendwann die Batterie rübergestellt.

Bei geöffneter Motorklappe offenbart sich eine weitere Schwachstelle. Vor allem bei Modellen bis August 1971 gammelt die Unterkante gern durch, oft am inneren Trägerrahmen stärker als an der äußeren Hülle. Ebenso geht es der Heckklappe, empfehlenswert ist auch ein Blick unter die Dichtungen. Jetzt ist erneut Bücken angesagt: Bei den T2b-Modellen rosteten die Längsträger neben dem Motor sowie das ab 1972 verschweißte Heckblech hinter der Stoßstange. Für eine Reparatur empfiehlt sich dringend der Ausbau des Triebwerks.

Zum Standardrepertoire gehört die Inspektion des Unterbodens. Vor allem die Träger im vorderen Bereich müssen sehr sorgfältig in Augenschein genommen werden. So wurden die seitlichen Ausleger der Längsträger in den er-

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Bus (Westfalia)	1967 bis 1979	16.400 DM	11.000 DM	7800 DM	3500 DM	1000 DM	8300 DM

Campingbusse sind die gefragtesten T2-Modelle. Die Preise für andere Karosserievarianten (Bus, Kombi, Kasten etc.) bewegen sich teilweise auf weit niedrigerem Niveau. Eine Einzelauflistung an dieser Stelle würde jedoch den Rahmen sprengen.

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 02305/29011



Ein Blick hinter die Dichtungsgummis von Türen und Klappen kann mitunter aufschlussreich sein



Gründlich checken: die Unterkanten der Türen und der Motorklappe. Die hier hat's hinter sich



Fast immer braun: die hinteren Ecken unterhalb der Rückleuchten. Sie rosten von innen durch

ist schwierig und nicht dauerhaft zu schweißen“, erläutert Bartetzko. Bleiben noch die verchromten Stoßstangen der T2b-Modelle, nicht selten trägt der Schein: Verrostet sind fast alle, die dünne Chromschicht bleibt bis zuletzt stehen. Beinahe schon ein Teil des Technikabschnittes ist die Vorderachse. Dennoch, Rost gehört zu ihren größten Feinden. Das gilt für den Achskörper selbst ebenso wie für die Innenseite der Längsträger, etwa dort, wo die Vorderachse verschraubt ist. Der Achskörper rostet – käfertypisch – an den unteren Bögen der Seitenschilder und an der Büchse des Lenkmittelbolzens.

Die Technik

Einmal bei der Vorderachse, geht es aus technischer Sicht weiter. Ist beim Lenken im Stand ein zahnradähnliches Rasten zu spüren, wird's teuer. Achtung: Für den T2a bis '69 ist Ersatz nicht mehr zu bekommen, Neuteile für jüngere Modelle kosten etwa 1000 Mark. Übrigens: 99 von 100 VW-Lenkgetrieben neigen zu Feuchtigkeitsaustritt. Lenkspiel läßt sich oft noch nachstellen, ein Blick auf die Stellschraube offenbart, ob sie schon ganz hineingedreht ist. Wenn ja, hat sich das Nachstellen erledigt. Kugelhöpfe, Spurstangen und Gummimanschetten sollten kontrolliert werden. Die Hinterachse gilt als unproblematisch, allenfalls Radlager sorgen mitunter für Ärger.

Der Bus wiegt leer immerhin deutlich mehr als eine Tonne, in der Campingversion auch mal knapp zwei. Viel Arbeit für die an sich robusten Bremsen: Vibriert das Pedal bei der Probefahrt, sind die Trommeln unrund. Nach aufgequollenen Bremsenschläuchen fahndet es sich am besten im hochgebockten Zustand: Kräftig bremsen, Pedal lösen und unmittelbar danach an den Rädern drehen. Der Druck kann sich nicht so schnell abbauen, die Bremsen sitzen noch einige Zeit fest. Die ab August 1970 eingebauten Bremscheiben sind häufig abgenutzt, bis Juli 1972 ist Ersatz teurer als bei nachfolgend gebauten Transportern.

Während der Probefahrt offenbart sich meist die hakelige Schaltung. Schuld ist hier die Lagerbuchse der vorderen Schaltstange oder eine ausgeschlagene Führung der langen Schaltstange. Das Wechseln der Führung ist aufwendig, Motor und Getriebe müssen raus. Das Getriebe selbst ist ein Dauerläufer, für etwas Feuchtigkeit sorgen in der Regel undichte Simmerringe. Laut Bartetzko sind Austauschgetriebe am schwarzen Gehäuse zu erkennen und meist von schlechter Qualität.

Bleiben die Motoren. Um viel Gewicht zu bewegen, bedarf es viel Leistung. Und die

Literatur

Randolf Unruh: Bus – Transporter. Die Geschichte eines Welterfolges. 273 Seiten, Format 23,5 x 27,5 cm. Stuttgart (Motorbuch Verlag), 1995. Festeinband, 69 Mark. ISBN 3-613-01411-4.

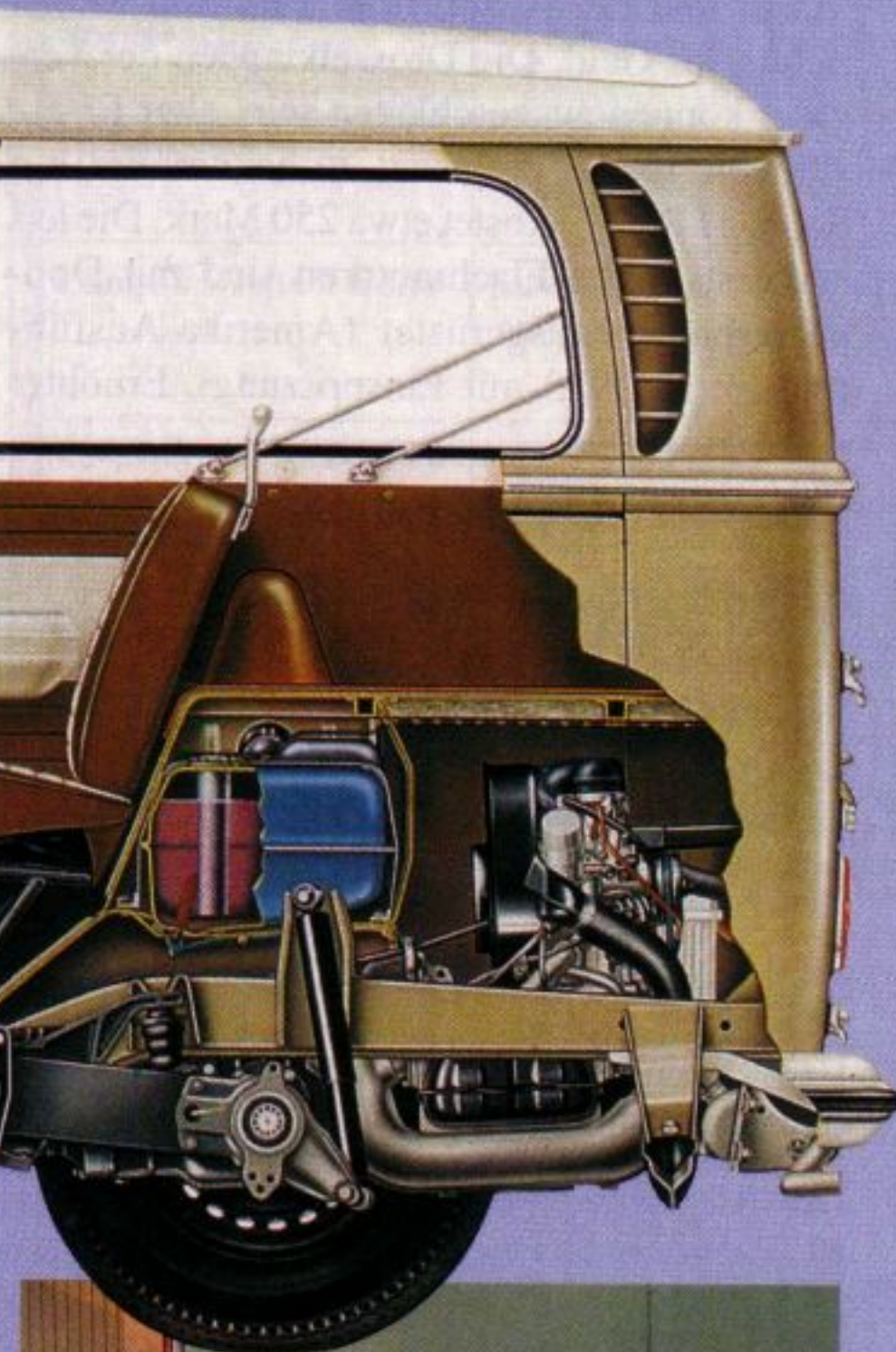
Lothar Boschen: Das große Buch der Volkswagen-Typen. 704 Seiten, Format 17,5 x 24,5 cm. Stuttgart (Motorbuch Verlag), 1986. Festeinband, 88 Mark. ISBN 3-87943-799-8.

Laurence Meredith: VW Bus. Busse, Lastwagen und Transporter 1950 – 1979, aus der Reihe „Das Original“. 128 Seiten, Format 23 x 30 cm. Königswinter (Heel-Verlag). Festeinband, 78 Mark. ISBN 3-89365-707-X.

Wil Tondok: Im VW Bus um die Erde. Unterwegs in fünf Kontinenten. Mit eigenem Kapitel zum Ausbau alter und neuer Busse. 262 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. Format 12 x 18 cm. München (Reisebuchverlag), 1989. Taschenbuch, 24,80 Mark. ISBN 3-921838-09-6.

Malcolm Bobbitt: VW Bus (Type 2 Transporter). Camper, Bus, Van, Pick-up, Wagon. 160 Seiten, Format 21 x 25 cm. Englischer Text. Festeinband, 112 Mark. ISBN 1-874105-74-X.

Weitere Infos: Schröder & Weise, Tel.: 0511/517037



Auch an der Fahrzeugflanke läßt der angeschweißte Falz des Batteriebodens grüßen

sten sieben Produktionsjahren ohne Entlüftungslöcher gebaut, Folge sind rötliche Pusteln und Löcher an der Unterseite. Dann sind da noch die Wagenheberaufnahmen, nicht nur beim Bus rundum eine Schwachstelle. Zwischen den vorderen Wagenheberaufnahmen und den beiden Längsträgern sitzt der vordere Querträger, durch dessen Mitte das Heizungsrohr verläuft. Der Träger rostet fast nur beim T2a durch, das Heizungsrohr bei beiden Modellen. T2-Experte Daniel Bartetzko, Technikreferent der T2-IG, beschreibt diese Stelle so: „Knirscht's, ist das Teil zu seinen Ahnen gefahren. Oft fällt das Rohr komplett hinunter.“

Noch kritischer verhält es sich beim T2b mit dem hinteren Rohr, in dem die Federstäbe sitzen. „Die Aufnahme des Drehstabrohres hinten

Die verschiedenen Wohnmobil-Anbieter:

Westfalia

Die Firma Westfalia ist der mit Abstand größte Anbieter von Wohnmobilen auf Basis des VW Bus. Etwa 175.000 T2-Transporter hat der Betrieb aus Wiedenbrück in zahllosen Varianten bewohnbar gemacht. Den Anfang machten 1967 die Ausstattungen SO 60 (Durchgang zwischen den Vordersitzen), SO 62 (Trennwand an gleicher Stelle) und SO 61 (schmale/breite Bank). Ab 1968 erhielten die rollenden Wohnzimmer zusätzlich Städtenamen: Bus-Eigner konnten es sich – je nach Mobiliar – etwa in Paris, Rom, Stockholm oder Helsinki bequem machen, um nur einige zu nennen. Weitere Varianten hießen Oslo, Amsterdam, Düsseldorf, Berlin, Offenbach, Luxemburg oder Malaga.

Zu dem Möbel-Potpourri gesellten sich vier verschiedene Dächer: Bis Anfang 1973 gab es das Dormobilfaltdach. Es war vorn und hinten auf der Fahrerseite angeschlagen, konnte auf der Beifahrerseite entriegelt und seitlich hochgeklappt werden. Während der gesamten T2-Ära gab es das kleine Hubdach, ein mittig angebrachtes, beinahe quadratisches Dach, daß sich komplett anheben ließ. Ab 1970 wurde der Ausschnitt etwas vergrößert. Das in zwei Varianten gebaute Aufstelldach ist am häufigsten zu finden. 1969 kostete die Westfalia-Grundausrüstung 1300 Mark, für die reisegerechte Ausstattung verlangte der Hersteller 2700 Mark.

Arco

Das Arcomobil beziehungsweise Grawomobil war hochwertig verarbeitet, deutlich teurer als Westfalia-Modelle und offerierte im Innenraum eine Stehhöhe von 1,88 Meter. Dem Anbieter aus Leinfelden – eine Handwerker-Kooperative – attestierte *auto motor und sport* im November 1969 ein äußerst stabiles Faltdach, „das den Isolationswert einer 20-Zentimeter-Ziegelmauer besitzt.“ Während es einer Eberspächer-Heizung im Vergleichstest nicht gelang, das Westfalia-Mobil bei 0 Grad Celsius auf erträgliche Temperaturen zu bringen, reichte im Arcomobil-Pullmann-D (Modell mit Durchgang; Pullmann-A mußte ohne auskommen) ein Kerzen-Stövchen und die Körperwärme. Die Grundausrüstung kostete 2000 Mark, komplett reisefertig ohne Kühlschrank waren 4500 Mark fällig.



Generationen fahren – und fahren – mit ihm in die Sommerfrische: Westfalia-Campingbus, hier ein Exemplar aus dem Modelljahr 1971

Karmann

Vergleichsweise spät offerierte das Osnabrücker Unternehmen sein Karmann-Mobil. Im Gegensatz zu den anderen Anbietern griff Karmann im Mai 1977 nicht auf die Hülle des VW Bus zurück, sondern setzte hinter dem Fahrerhaus einen wohnwagenähnlichen Aufbau aufs Bus-Chassis. „Gartenlaube“ spöttelten prompt die Kritiker, zeigten aber gleichzeitig Respekt vor der ständig präsenten Stehhöhe von 1,88 Meter. Allerdings war das gut ausgestattete Wohnmobil kein preiswertes Vergnügen. Der S-Aufbau mit Herd, Spüle und Waschbecken kostete 12.674 Mark, fürs komfortablere K-Paket mußten 14.374 Mark hingelegt werden – beides ohne Heizung (plus 1295 Mark). Mit einem 70 PS-Basisbus (14.270,50 Mark) kamen schnell 30.000 Mark zusammen.

Joch/Syro/Teca/Bischofsberger

Die in Hannover ansässige Firma Joch warb mit dem Slogan „größtmögliche Raumnutzung ohne Engegefühl“. Ebenso wie bei den anderen Anbietern, unterscheidet sich das Angebot letztendlich im Detail. Ablagen, Schränke, Vorhänge und ausreichend Schlafstätten gehörten zum Standardrepertoire. Neben Qualitätsunterschieden gab es im wesentlichen Differenzen in der jeweiligen Handhabung der Einrichtung und im Preis.

Der nicht so verbreitete VW Camper von Syro aus Ober-Ramstadt hatte ein ähnlich quadratisches Hubdach wie das Westfalia-Pendant. Schwerpunkt des Anbieters war der Verkauf von Bausätzen, allerdings wurden auch Komplettversionen angeboten.

Am griechischen Alphabet orientierte sich die im Auetal ansässige Firma Teca. Die Möbelvarianten für den T2 fingen in der Grundausrüstung bei Alpha an und reichten bis zum vollmöblierten Sigma. Das Teca-Baukastensystem ermöglichte zudem, bereits erworbene Ausbaustufen später passend zu ergänzen.

Vergleichsweise selten sind die Aufbauten der Firma Bischofsberger. Als Basisfahrzeug diente dem Unternehmen der Pritschenbus.

Neben den Profianbietern gab und gibt es zahllose Eigenausbauten. Zudem wurden vor allem in den achtziger Jahren viele mittlerweile

günstige T2-Modelle in Eigenregie und nach eigenen mehr oder weniger durchdachten Vorstellungen umgebaut. Der Fantasie waren dabei keinerlei Grenzen gesetzt. Heute gehören original ausgestattete Camper auf T2-Basis zu den gesuchtesten Bulli-Modellen und werden dementsprechend hoch gehandelt. Am beliebtesten sind die verschiedenen Westfalia-Versionen. Für Bastelbuden und weniger beliebte Karosserievarianten müssen mitunter erhebliche Preisabschläge in Kauf genommen werden.

steckt nicht unbedingt in allen Aggregaten, also wird richtig „draufgetreten“. Die Bulli-Motoren gelten als hoch belastet und werden entsprechend heiß – eine Kombination, die zu Lasten der Lebensdauer geht. Zudem sagen selbst wohlmeinende VW-Fans, dass es kaum dichte Transporter-Motoren gibt. Stößelstangen, Ölkühler, Einfüllstutzen, hinterer Simmering der Kurbelwelle – die Hauptstellen bei Ölverlust.

Für die Auspuffanlagen gilt: Originalteile sind qualitativ x-mal besser als preiswerter Fernostschrott. Sind letztere durchgerostet, hilft nur wegschmeißen. Bei Flachmotoren gehen neue Wärmetauscher (Stück etwa 850 Mark) und der Auspufftopf (um 500 Mark) richtig ins Geld. Die Drosselklappen der Vergaser können ausgeschlagen sein, aber Ersatz ist heute relativ preiswert zu bekommen, ein Solex 34 PICT 3 kostet etwa 250 Mark. Die leistungsstärkeren Flachmotoren sind mit Doppelvergasern ausgerüstet (Amerika-Ausführungen: ab 1973 mit Einspritzung). Erhöhter

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Es existieren im deutschsprachigen Raum zahlreiche Clubs, die sich mit dem VW-Bussen aller Baujahre, mit luftgekühlten Volkswagen allgemein oder mit Campingfahrzeugen befassen. Hier eine Auswahl:

VW-Bus-Club Koblenz

Manfred Klee, Erlenweg 11,
56323 Waldesch,
Tel. & Fax: 02628/2428

Bulli-Freunde Aachen-Grenzland

F. Wiesenberg, Vaalser Str. 152 b, App. 1003,
52074 Aachen,
Tel.: 0241/877097

Westfalia-Register

Michael Steinke, Hagebottenweg 10,
60433 Frankfurt/M.,
Tel. & Fax: 069/541918

Speziell für den VW Bus T2 der Baujahre 1967-1979 gibt es folgende Adresse:

IG T2 Freunde des VW-Busses 1967-79

Torsten Knierim, Nassauer Str. 13,
65321 Heidenrod-Zorn,
Tel.: 06775/960071, Fax: 02151/953843,
Email: t2ig@bulli.org
URL: <http://www.bulli.org/t2ig/>
(Technikreferent: Daniel Bartetzko, Burgstr. 18,
60316 Frankfurt/M., Tel.: 069/4059537)

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1300 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

Spritverbrauch ist neben falscher Einstellung ebenfalls auf ausgeschlagene Drosselklappenwellen zurückzuführen. T2-Experte Bartetzko weist auf einen wichtigen Punkt hin: „Die hintere Ausgleichsleitung zwischen den Vergasern mündet am Anschluß der Saugrohre in je einen Gummiwinkel. Die sind durch Hitze oft spröde und völlig hinüber. Folge: Der Motor zieht Falschluf, magert ab und über-

Technische Daten: VW Bus T2 (1967-1979)

Motor	Vierzylinderviertakt-Boxermotor hinten; luftgekühlt, Radialgebläse mit thermostatischer Regelung; zweigeteiltes Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung; vierfach gelagerte Kurbelwelle; Aluminium-Zylinderköpfe und Kolben; separate Graugußzylinder; zentrale, über Stirnräder angetriebene Nockenwelle; hängende, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile; ab 1971 parallel zum herkömmlichen 1600er-Triebwerk mit „stehendem“ Gebläsekasten auch „Flachmotor“ mit mehr Hubraum erhältlich, das Kühlluftgebläse sitzt platzsparend auf der Kurbelwelle; 1700er, 1800er und Zweilitermotor mit Doppelvergaseranlage				
Hubraum	1584 ccm	1584 ccm	1679 ccm	1795 ccm	1970 ccm
Bohrung x Hub	85,5 x 69 mm	85,5 x 69 mm	90 x 66 mm	93 x 66 mm	94 x 71 mm
PS bei U/min	47 bei 4000	50 bei 4000	66 bei 4800 (Autom. ab 8/72: 62 bei 4200)	68 bei 4200	70 bei 4200
Getriebe	Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe; ab August 1972 in Verbindung mit geschlossenen Aufbauten und dem Flachmotor auf Wunsch auch Dreigang-Automatikgetriebe				
Karosserie	Profilrahmen; mittragende Ganzstahlkarosserie				
Vorderachse	Einzelradaufhängung; Kurbellenker oben und unten, zwei querliegende Federstäbe in Achsrohren; Drehstab-Stabilisator, wartungsfreie Kugelgelenke; Teleskopstoßdämpfer; hydraulischer Lenkungsdämpfer				
Hinterachse	Einzelradaufhängung; Doppelgelenkwellen; Radführung an Dreiecklänglenkern (Schräglenkern); hydraulische Stoßdämpfer; Anschlaggummis				
Länge x Breite x Höhe	Kastenwagen: 4420 x 1765 x 1955 mm; Großraumkastenwagen: 4420 x 1765 x 2290 mm; Kombi/Clipper: 4420 x 1765 x 1940 mm; Westfalia-Campingwagen mit Aufstelldach und Dachgepäckwanne: 4420 x 1765 x 2035 mm (aufgestelltes Dach: 2880 mm hoch); ab 8/72 geänderte Außenmaße (Beispiel Kastenwagen: 4505 x 1720 x 1960 mm)				
Höchstgeschwindigkeit	107 km/h	110 km/h	125 km/h (Autom. ab 8/72: 122km/h)	128 km/h (Autom. 125 km/h)	130 km/h (Autom. 127 km/h)
Bauzeit	8/1967 bis 7/1970	8/1970 bis 4/1979	8/1971 bis 10/1973	11/1973 bis 7/1975	8/1975 bis 4/1979
Stückzahl	Etwa drei Millionen (alle Modelle); davon ca. 175.000 Westfalia-Campingwagen				
Kat-Nachrüstung	Für 1600er-Motoren mit den Kennbuchstaben B; AD; AE; AS (Einvergaser-Aggregate): B&B Automobiltechnik, Birlenbacherstraße 126, 57078 Siegen-Birlenbach; Tel.: 0271/85033 (Kats auch für Flachmotoren in Kürze lieferbar, Kontakt über T2-IG)				

hitzt.“ Die Winkel sollten unbedingt gewechselt werden, sonst droht ein Motorschaden.

Interieur/Campingausstattung

Sehr besessen und deshalb völlig durch ist der Fahrersitz. Außerdem löst sich bei jüngeren Modellen die Schaumstoffpolsterung in feine Brösel auf, lange Strecken werden zur echten Plage. Guter Ersatz ist kaum zu bekommen, es empfiehlt sich der Gang zum Sattler. Die Türverkleidungen sind abgesehen von Löchern häufig wellig, Ursache ist eindringende Feuchtigkeit. Im Armaturenbrett hat der Radioschacht oft wüste Veränderungen erfahren und ist meistens beschädigt. Hinzu kommen Löcher für zahllose, meist unnütze Schalter. Böse Zungen behaupten, die Löcher im Armaturenbrett und in der Stoßstange sind zahlenmäßig gleich, ganze Generationen von Zusatzscheinwerfern haben den Bussen heimgeleuchtet.

Die Hinweise zur Campingausstattung gelten nicht nur für T2-Transporter, sie sind beinahe allgemeingültig: Ist das Mobiliar unbeschädigt? Wie sehen die Verkleidungen und die Griffe aus? Der Kunststoff wird im Laufe der Jahre spröde, bei Westfalia-Ausstattungen löst sich die Getalit-Beschichtung, da der Kontakkleber seine Haftkraft verliert. Der Blick in Schränke und Ecken muß sein: Ist es feucht und schimmelig – Finger weg oder das Interieur muss komplett raus!

Ursache für feuchte Ecken ist nicht selten eine defekte Dichtung des Hubdachs. Die Gummidichtung der Westfalia-Dächer bis 1972 ist nicht mehr lieferbar, sie muß selbst angefer-

tigt, sprich vulkanisiert werden, da sie auf Höhe der Regenrinne quer über die Gepäckwanne ihr Profil verändert. Für spätere Modelle ist Ersatz lieferbar, der Komplettpreis liegt bei 320 Mark für die Dichtungen der Schlafdachschale und Gepäckwanne. Die Außenhaut des Hubdachs, der Faltenbalg, kann spröde sein, ist oft geflickt oder hat Stockflecken. Zudem wird er beim Schließen oft eingeklemmt und beschädigt. Klassisch ist „das Loch“ im Bereich der Verriegelung, an dieser Stelle wird der eingeklemmte Stoff regelrecht gestanzt.

Ein Blick von oben kann nicht schaden, da der Bus mit Campingdach aufgrund seiner Höhe meist draußen schlafen mußte. Die Kunststoffhaut wird rau und in den Poren gedeihen Algen (!). Alte Isolierfenster sind spröde, ziehen Luft und erblinden. Dass eventuell vorhandene Heizungen und Kühlschränke ausprobiert werden, versteht sich von selbst. Vorsicht: Bei Standheizungen, die nach dem 1. Oktober 1975 zugelassen wurden, muss alle zehn Jahre die Brennkammer ersetzt werden.

Noch ein Wort zur Elektrik: Für das größte Chaos sorgen selbstverlegte Kabel und Schalter. Echte Probleme gibt es indes kaum – Beleuchtungs-Massefehler, labile Blinkerhebel oder durch die Windschutzscheibe eingedrungene Feuchtigkeit unter der Armaturentafel sind noch das Ärgste, was passieren kann – wenn man von defekten Lima-Reglern absieht.

Ersatzteile und Preise

Für T2-Camper mit intakten Originalausstattungen werden heute bereits Liebhaberprei-

se bezahlt. Was original ist und was nicht, ist angesichts der Ausstattungsvielfalt am besten über das Westfalia-Register zu erfahren, bei anderen Herstellern gestaltet sich diese Recherche mitunter schwierig. T2-Westfalia-Fachmann Manfred Schapmann aus Münster: „Original-Extras wie das Vorzelt, der Galerie-Gepäckträger in Verbindung mit dem kleinen Hubdach oder das Kinderbett im Fahrerhaus rechtfertigen einen höheren Kaufpreis.“ Außerdem seien Camper oft die gepflegteren Wagen und auch heute lassen sich noch welche finden, die nur im Sommer zugelassen waren.

An Ersatzteilen ist bis auf wenige Ausnahmen alles zu haben. Wer einen Flachmotor im Heck hat, muß sich auf deftige Preise einstellen, so kostet eine Kupplung etwa 450 Mark. Blechteile zu beschaffen ist nicht das Problem; eher schon, wieviele denn nötig sind. Liebhaber erwerben heute durchaus fahrende Rostlauben, wenn sich darin eine intakte Inneneinrichtung befindet. Für die VW-Camper gilt deshalb besonders der Rat, dass das bessere Auto der bessere Kauf ist. Wer jetzt Appetit auf den Camper gekriegt hat, kann sich am ersten September-Wochenende auf dem Campingplatz „Am Kreuzeck“ bei Hahnenklee in der Nähe von Braunschweig einen Überblick verschaffen: Die T2-IG veranstaltet dort ihr Jahrestreffen (siehe Terminkalender in der Heftmitte).

Text: Jürgen Göbbling
Fotos: Andreas Beyer/jüg

Besten Dank an Manfred Schapmann für die spontane Hilfe sowie an Guido Allendörfer und Daniel Bartetzko