

Kaufberatung VW Bus T3 (1979-1992)

Udo Wetzel, April 2007

Diese Kaufberatung ist für alle gedacht, die mit dem Kauf eines VW Bus T3 Neuland betreten möchten und sich vorab über Risiken und Nebenwirkungen informieren möchten. Daher verzichte ich in dieser Kaufberatung auch ganz bewusst auf eine zu große Detailverliebtheit, die angehende T3 Besitzer nur verwirren könnte. Zu übergreifenden Themen wie Motorkennbuchstaben, Ausstattungscodes, Modelljahränderungen, Motorumbauten, Pflanzenölbetrieb, Autogasanlagen, Auflastung etc. gibt es im Netz umfangreiche Webseiten, bzw. Suchfunktionen und Fachleute in den diversen VW Bus Foren, die einem zu den obengenannten Themen ausreichende Informationen geben können. Daher ist diese Kaufberatung in erster Linie als "Erste Hilfe" für den Kauf eines Bullis im Serienzustand gedacht. Kaufinteressenten die sich mit der Materie Auto nicht auskennen, sind bei der Besichtigung eines Bullis gut beraten einen Kenner des jeweiligen Modells bei einer Besichtigung mitzunehmen. Wenn Ihr in den VW Bus Foren nachfragt, findet sich bestimmt jemand in der Nähe, der euch bei eurer Kaufentscheidung unterstützt. Alternativ dazu ist gerade beim Bulli mit seiner eigenwilligen Konstruktion ein Gebrauchtwagencheck beim ADAC gut angelegtes Geld. Als Interessent sollte man sich im klaren sein, das der Bulli ein Nutzfahrzeug ist und zum Geld verdienen gebaut und genutzt wurde, also nicht vergleichbar mit einem Rentner Passat, von daher ist eine belegbare Historie (Vorbisitzer, Einsatzzweck, Serviceunterlagen, Rechnungen) des Fahrzeugs schon mal eine gute Grundlage für einen Kauf. Alle hier angesprochenen Checkpunkte findet ihr noch mal in Bilderform in der Fotogalerie. Der Bulli ist wie alle Oldtimer hinsichtlich Unterhalt, Pflege und Wartung zeitintensiv und kein billiges Auto. Wer sich so ein Fahrzeug zulegt sollte selbst über Schrauberkenntnisse, passendes Equipment und ausreichende Räumlichkeiten verfügen oder alternativ ein gefülltes Portemonnaie für Werkstattbesuche haben. Ist Beides nicht vorhanden, rate ich generell vom Kauf eines Bullis/Oldtimers ab. VW Werkstätten führen heutzutage meistens nur sehr widerwillig Reparaturen am T3 aus, bzw. ist das Personal was sich mit dem Wagen auskannte vielfach schon in Rente. Es gibt deutschlandweit zahlreiche Werkstätten, die sich auf Reparaturen am Bulli spezialisiert haben, nur die arbeiten auch zu den ortsüblichen Stundensätzen.

Karosserie

Um es vorab zu sagen, die Bulli Karosserie war in den 80er Jahren hinsichtlich der Verarbeitung, Insassenschutz und der Rostvorsorge da beste was man damals kaufen konnte. Die Mitbewerber wie Ford Transit, Fiat Ducato und diverse Japaner waren deutlich schlechter. Allerdings sind die Jahre am Bulli auch nicht spurlos vorbeigegangen, der Zustand eines Bullis hängt stark von der Art der Nutzung und der Pflegementalität der Vorbesitzer ab. Generell kann man jedes Baujahr des Bulli empfehlen, es gibt top erhaltene 81er Baujahre und grottenschlechte 90er Exemplare, wobei die Exemplare der letzten Baujahre ab 89 stärker rostgefährdet waren. Wie bei jedem anderen Gebrauchtwagen sollte man erst mal den Gesamteindruck auf sich wirken lassen, beispielsweise stimmen die Spaltmaße, gibt es Farbunterschiede, Pflege vom Lack etc., danach sollte dann ein Check der busspezifischen Schwachstellen erfolgen.

Beginnen wir am Vorderwagen im Bereich der Windschutzscheibe. Sollten sich hier schon Rostbläschen unter dem Windschutzscheibengummi, bzw. in den Fugen unter der Windschutzscheibe zeigen, lässt das auf einen durchgerosteten Windschutzscheibenrahmen schließen. Konstruktiv bedingt bleibt das Wasser dort über Wochen stehen und bietet dem Rost eine gute Grundlage. Im fortgeschrittenen Stadium ist sogar die Innenkante und das (Blech-) Armaturenbrett angegriffen, dann wird eine Reparatur sehr aufwendig, da eventuell das Armaturenbrett auch ausgebaut werden muß. Ein erstes Indiz für einen durchgerosteten Rahmen ist ein ständig feuchter Fußraum. Der Rahmen ist quasi bei jedem Bulli angegriffen, auch bei Top gepflegten Exemplaren ! Danach sollte man den unteren Teil der Frontmaske in Augenschein nehmen. Ist die Falz hinter der Stoßstange aufgeblüht, ist eine äußerliche Rostbeseitigung fast nicht mehr möglich. Nach Abnahme des unteren Kühlergrills kann man mit einem Spiegel auch die innere Schweißkante begutachten, diese ist meist auch von Rost befallen, da ab Werk kaum lackiert. Bei vielen Bussen hilft hier nur noch ein Austausch der unteren Frontmaske. Den Check des Vorderwagens sollte man mit einem Blick auf den Zustand der Scheinwerfer und die Stoßstange beenden. Während die runden Scheinwerfer noch billig zu haben sind, wird es bei den Doppelscheinwerfern schon ein teurer Spaß, zumal die Lichtausbeute bei matten Doppelscheinwerfern gegen Null tendiert. Die schwarzen Stoßstangen gibt es noch für bezahlbares Geld bei VW, Chrom- und Kunststoffstoßstangen strapazieren gebraucht wie neu schon richtig den Geldbeutel.

Unser Check geht weiter mit dem Öffnen der Fahrertür. Hier fällt als erstes unser Blick auf den Einstieg. Durch eine lose Verklebung ist unter der kleinen Gummimatte meist ein dauerhaftes Feuchtbiotop entstanden, welches auch die Falz aufblühen lässt. Ständiger Steinschlagbeschuß von unten tut ein Übriges. Eine weitere Kontrolle erfolgt durch Anheben des Teppichs/Gummimatte im Fahrerfußraum. Hier sollte alles staubtrocken sein, ansonsten hat man es wie bereits erwähnt mit einem undichten Windschutzscheibenrahmen zu tun oder der Besitzer war nicht treffsicher beim Befüllen des Waschwasserbehälters. Weitere Undichtigkeiten können auch durch defekte Waschwasserdüsen, Antennen oder Heizungswärmetauscher entstehen. Ölige Rückstände verraten einen defekten Hauptbrems- oder Kupplungsgeberzylinder, die sich samt Vorratsbehälter hinter den Instrumenten verstecken. Ein weiterer Rostherd kann sich bedingt durch überlappende Bleche an der Gurtverschraubung neben den Vordersitzen verbergen, leider ist hier der Teppich verklebt, so dass der Verkäufer nicht "Hurra" schreit, wenn ihr den Teppich zur Kontrolle abziehen/ablösen wollt. Hier könnt ihr den Rost nur erfühlen oder nach Spuren im Radhaus suchen. Diese Roststelle ist leider sehr tückisch, da der Gurt im Ernstfall seiner Funktion als Lebensretter nicht mehr nachkommen kann.

Die Türen beim T3 gelten als recht rostresistent, da ab Werk verzinkt, hier sind es meist Kleinigkeiten die nerven oder mittlerweile recht teuer geworden sind. Insbesondere die Gummiteile der aufpreispflichtigen Ausstellfenster vorne sowie die Fensterführungen/Schachtleisten/Türgummis. Die Kurbelfenster sollten leichtgängig sein, ansonsten kann man sich die Kurbeln im 10er Pack ordern. Bei den Ausstellfenstern sind einwandfreie Verschlüsse Pflicht, da diese als Neuteile mittlerweile richtig teuer sind. Ein großes Manko bei den T3 Türen sind die Türschlösser. Diese sind meist verschlissen und funktionieren so gut wie gar nicht mehr. Bei vielen Bullis wurden die Türgriffe getauscht und man hat 5 verschiedene Schlüssel für ein Auto, wer noch einen Bulli mit Gleichschließung erwischt, kann sich glücklich schätzen.

Beim schließen sollte die Tür mit einem satten "plopp" (Multivan) oder "deng"(Transporter) ins Schloß fallen ;) und unser Blick auf die Seitenwand fallen. Sind hier Unebenheiten oder Wellen zu sehen, kann man von früheren Unfallschäden ausgehen, dazu gezielt beim Verkäufer nachfragen. Ein ganz großes Thema sind die Fugen der gesamten Seitenwand, insbesondere im Bereich mittlere Seitenwand/Schweller und im hinteren Spritzwasserbereich. Bei einigen Busmodellen sind diese durch Kunststoffbeplankungen verdeckt, was ein zusätzliches Risiko bei einer Besichtigung darstellt. Der Fugenrost kann ein gewichtiges Argument für oder gegen den Kauf des Bullis sein. Leichter Ansatz von Rost in den Fugen lässt sich noch gut in den Griff bekommen, wenn aber auch schon die angrenzenden Flächen angegriffen sind, oder sich die Blechteile durch die Korrosion schon verformt haben, hilft nur noch ein kompletter Tausch der entsprechenden Teile. Aller Anfang von Fugenrost sind leichte Risse im Lack auf den Fugen (noch unbedenklich, sollte aber beobachtet werden), die nächste Stufe sind dann Risse in der Dichtmasse und damit nimmt dann das Schicksal seinen Lauf, wenn nicht bald in Form einer Neuabdichtung/-lackierung ausgebessert wird. Besonders anfällig für Fugenrost sind Bullis bei denen ständig die Nutzlast ausgereizt wurde (Karosserieverwindung), die Multivans (Isolierung) und die Reisemobile (Isolierung/Kondenswasser durch schlechte Lüftung beim Übernachten im Bus). Ebenso wie bei dem Vorderwagen sind auch hier sämtliche Fensterausschnitte auf unebene Fensterdichtungen und somit versteckten Rost zu kontrollieren. Noch ein kurzer Satz zu den Kunststoffbeplankungen. Die sollten vollständig und rissfrei sein, da eine Instandsetzung aufwändig ist und Ersatz neu wie gebraucht ein Loch in die Kasse reißt. Abschließend werfen wir noch einen Blick in die Radkästen und begutachten die Beschaffenheit des Unterbodenschutzes, den äußeren Zustand der hoffentlich öldichten Stoßdämpfer, sowie den Zustand der Reifen und Bremsschläuche. Riecht es im vorderen Radkasten schon verdächtig nach Treibstoff, ist besondere Aufmerksamkeit gefordert, denn hier warten tankseitig eine Menge Arbeit und Kosten, doch dazu später mehr. Wer Adleraugen hat, kann auch noch einen Blick auf den vorderen Achsgummis und hinten auf die Antriebswellenmanschetten werfen.

Kontrolliert bei Reisemobilen auch die Seitenwandinbauten wie Kühlschranklüftung, Steckdose und Frischwassereinfüllstutzen auf Rost, da diese Öffnungen von den damaligen Herstellern nachträglich reingesägt und häufig nur schlecht konserviert wurden.

So, jetzt ist die erste Viertelstunde der Bullibesichtigung vorüber und wir stehen am Heck. Unser erster Blick fällt wieder auf den Gummi der Heckscheibe (sofern vorhanden), ob dort Rost im Verborgenen lauert. Sollte das Fahrzeug einen Heckwischer besitzen kontrollieren wir an der Durchführung der Wischerachse/Spritzdüse ob sich dort auch Rost gebildet hat. Wir öffnen nun die Heckklappe und sehen unendliche Weiten. Die Heckklappe sollte von alleine hochgehen.....und auch oben bleiben ! Ansonsten gibt es Kopfschmerzen und zwei neue Gasdruckdämpfer werden fällig, diese sind aber recht preiswert im Zubehör erhältlich. Anschließend schauen wir uns die oberen Ecken der Karosserie an. Dort befinden sich Hartlotnähte, wo es schon mal zu Lackablösungen kommen kann. Die Scharniere der Heckklappe sind eigentlich sehr haltbar, sofern nicht zentnerschwere Fahrradträger ganzjährig auf dem Bulli spazieren gefahren werden. Getauschte Heckklappen erkennt man meist an total vermurksten Innensechskantschrauben an den Scharnieren. Die Unterkante der Heckklappe ist eigentlich auch sehr rostresistent, jedoch kommt es bei den letzten Baujahren und bei den Reisemobilen schon mal zu übermäßigen Rost, zum Beispiel durch Isoliermaterial was sich bei schlechter Belüftung mit Kondenswasser vollsaugt. Sollte das Schloß auch noch einwandfrei funktionieren endet hier unser Heckklappencheck und unser Blick wendet sich zu dem Abdichtgummi, dieser ist meist an der Ladekante nur noch in Fransen vorhanden und als Neuteil nicht günstig. Eine total demolierte Ladekante ist bei gewerblich genutzten Fahrzeugen eigentlich die Regel. Nun ist der Moment gekommen wo wir den Teppich/Gummimatte auf der Ladefläche beiseite legen und die Motorabdeckung öffnen. Ist die Isolierung der Motorabdeckung stark in Fetzen, sollten wir den Motorraum auf weitere Schäden durch Marderbisse untersuchen. Sämtliche Checkpunkte am Motor werden hier noch später erläutert, wir bleiben erst mal beim Blech. Wir prüfen hier erst mal alle Falzen und Nähte im Motorraum auf Rost, insbesondere die Falz am Heckblech und das Blech unter dem (meist losen) Abdichtgummi der Motorklappe. Danach gilt unsere Aufmerksamkeit den Blechtaschen hinter den Rückleuchten, hier sammelt sich gerne Wasser, das von oben durch die Lüftungsgitter eintritt, bzw. durch die Unterseite, die genau im Spritzwasserbereich der Hinterräder liegt. Die rechte Blechtasche kann sehr schlecht geprüft werden, da sich hier die Luftansaugung (Wasserboxer) oder die Batterie (Diesel) befindet. Ein ganz großer Schwachpunkt ist die linke Motorstehwand bei allen Bullis, zwischen der Außenseite und dem Rahmenträger befindet sich ein kleiner Spalt, welcher über Jahre Schmutz und Feuchtigkeit dauerhaft sammelt, Endergebnis ist eine komplett verrostete Motorstehwand im unteren Bereich. Weitere Prüfpunkte auf unserer Liste sind die Rückleuchten, sind diese sehr dunkel oder die Gläser verformt, wurden falsche Glühlampen mit zu hoher

Wattzahl/Wärmeentwicklung verbaut, gebrauchter Ersatz ist aber günstig zu bekommen. Rund um die Kennzeichenleuchten rostet es auch schon mal gerne, genauso wie in der Schweißnaht darüber, weil diese ab Werk nur dünn lackiert war. Die Serviceklappe, auf der das Kennzeichen montiert wird, ist eigentlich unauffällig, vereinzelt kommt es zu Rostbildung an dem Schnappverschluß und den Anschraubpunkten. Für die hinteren Stoßstangen gelten die gleichen Kriterien wie vorne, allerdings ist die hintere Stoßstange bedingt durch Einparkversuche, Ablagemöglichkeit für Ladung und laufen gegangene Anhänger (bei AHK) meist stärker beschädigt. Sind die Kunststoffstoßbecken lose, ist meist um die verdeckte Befestigungsschraube an der Karosse schon ein großes Loch gerostet. Zu Durchrostungen am Heckblech kommt es auch im Bereich der Stoßstangenaufnahmen, da hier radhausseitig auch alles im Spritzwasserbereich liegt. Wir legen uns nun mal auf die Knie und checken das Heckblech im unteren Bereich von außen und innen auf Rost. Im Innenbereich war das Heckblech nur dünn lackiert und in Verbindung mit der Auspuffhitze kann es hier auch zu massivem Rostbefall kommen. Nahezu jeder zweite Bulli hatte ab Werk eine Anhängerkupplung (AHK) verbaut, Oberflächenrost ist hier kein Problem, jedoch sollte der Kugelkopf den tüvrelevanten Mindestdurchmesser nicht unterschreiten, das Typenschild lesbar und die Steckdose nicht oxidiert sein. Bei nachträglich angebauten AHK's auf die Eintragung in den Papieren achten. Je nach Motorleistung und Antrieb kann der Bulli gebremste Anhänger von 1200 bis 2000 kg ziehen. Die Syncros und wbx-6 Modelle sogar bis 2500 Kg.

Nun ist die erste halbe Stunde unserer Karosserieinspektion vorbei und wir widmen uns der rechten Seite des Busses. Als erstes fällt unser Blick wieder auf die Fenstergummis, ob der Rahmen schon von Rost befallen ist. Danach schauen wir uns die Abdeckung vom Schiebetürlaufwagen genauer an, denn hier befindet sich auch ein potentiell Rostnest. Die Abdeckung selber ist verzinkt, aber dahinter auf der Blechschiene des Laufwagens nistet sich gerne Rost ein. Die rechte hintere Seitenwand sollte auf jeden Fall genauer auf Rost untersucht werden, wenn das Fahrzeug einen Heckwischer besitzt. Hinter dieser Seitenwand sitzt der Waschwasserbehälter für den Heckwischer. Ist dieser über Jahre undicht gewesen, hat man hinter der Seitenwand immer ein schönes Feuchtbiotop und somit den Rost in allen Ecken und Kanten. Zum Schluß prüfen wir auch noch, ob die rechte Stoßbecke von der Stoßstange fest ist und die Endspitze genauso wie links rostfrei ist. Widmen wir uns nun der Schiebetür, die ab Werk auch verzinkt war. Die Schiebetür ist zwar recht rostresistent, jedoch liegt die vordere Unterkante genau im Spritz- und Steinschlagbereich, so das es hier gerade bei älteren Baujahren zu Rost kommen kann, wenn Lackschäden nicht penibel ausgebessert wurden. An der unteren Innenkante lagert sich gerne der aufgewirbelte Straßenschmutz ab, was über Jahre bei mangelnder Pflege auch zum völligen Wegrosten des Innenblechs führt. Eine gut gewartete und perfekt eingestellte Schiebetür läuft nach dem entriegeln von alleine zu und fällt in die erste Schlossraste bzw. sollte ohne großen Kraftaufwand zu schließen sein. Ein wei-

teres Rostnest ist die Laufschiene vom unteren Schiebetürlaufwagen. Hier sammelt sich auch über Jahre der aufgewirbelte Straßenschmutz und somit ist Rost vorprogrammiert, ein vollständiges Entrosten ist in diesem Bereich eigentlich nur mit Sandstrahlen zu bewältigen. Nun schauen wir uns genau den Bereich um den Tankeinfüllstutzen (Heckantrieb) an. Hier sorgt aufgewirbelter Schmutz in den meisten Fällen für einen durchgerosteten Tankstutzen und Rost um den Einfüllstutzen und die angrenzenden Nähte. Meist hilft dann nur noch der Austausch des Radlaufs, wenn man eine dauerhafte Reparatur als Ziel hat. Für den rechten Einstieg, die Beifahrertüre, die Gurtaufnahme und das rechte Bodenblech gelten dieselben Kriterien wie auf der linken Seite. Im Innenraum haben wir auch noch ein paar Checkpunkte, die aber teilweise ohne Demontage der Innenausstattung nicht einsehbar sind. Bei den Benzinmodellen befindet sich unter dem Beifahrersitz die Batterie, hier sollte man alles genau auf Säureschäden untersuchen. Bei Multivans (6-Sitzer), Caravelle Carat, Reisemobilen und Selbstausbauten befindet sich im Fahrgastraum meist ein zweiter Boden, bei schlechter Verarbeitung und Pflege kann es unter diesem (Holz-) Boden auch zu Rostschäden in Folge von Wasseransammlung, hervorgerufen durch Kondenswasser oder undichte Seitenscheiben, kommen. Letzter Punkt im Innenraum sind die Gurtaufnahmen der Gurte bei der Fondbank. Diese rosteten auch gerne infolge von Spritzwasser von außen durch und können dadurch ihre lebensrettende Aufgabe nicht mehr zu 100 % erfüllen. Leider ist dies nur durch den Ausbau der letzten Bank sichtbar. Unser Karosseriecheck endet mit dem Begutachten des Dachs und des Bodens. Das Dach sollte frei von Beulen, Kratzern und Ähnlichem sein. Ein weiterer Punkt ist die Regenrinne, die insbesondere am Anfang und am Ende rostfrei sein sollte. Falls euer Traumbulli das ab Werk große lieferbare Stahlschiebedach hat, achtet auf einwandfreie Funktion und Dichtheit, denn Reparaturen sind aufwendig und viele Einzelteile dazu nicht mehr lieferbar. Gleiches gilt für das Glasdach, welches man optional ab Werk über den Vordersitzen und dem Fahrgastraum ordern konnte. Bei Reisemobilen mit Hochdach achtet auf die rundumlaufende Dichtnaht, die meist durch UV Einstrahlung rissig und somit undicht wird. Bei undichten Dachluken sammelt sich gerne das Wasser im hinteren oberen Querträger der Karosserie, der dann von innen nach außen durchrostet, eine Kontrolle bei geöffneter Heckklappe ist gut möglich und extrem wichtig!! Der Boden vom Bulli ist eigentlich sehr rostresistent, Rost entsteht hier nur durch mangelnde Pflege oder durch Beschädigungen des Unterbodenschutzes. Einziger Schwachpunkt am Boden ist der Kraftstofftank, auf dem sich über Jahre der aufgewirbelte Straßenschmutz ablagert und den Tank so von oben durchrosten lässt. Sollte es nach dem Volltanken zu Undichtigkeiten kommen, so steht einem eine arbeits- und kostenintensive Arbeit ins Haus, da ein Ersatztank in guter Qualität mit rund 500 euro zu Buche schlägt und die Reparatur nur auf einer Hebebühne, bedingt durch zahlreiche Leitungen, einen stressfreien Erfolg bringt. An undichten Tanks kränkelt sowohl der heckangetriebene als auch der allradangetriebene Bus, der seinen Kunststoffank über der Hinterachse hat. Beim Syncro rosteten allerdings

nur die Anbauteile am Tank wie Tankgeberdeckel und Haltebänder. Soweit erst mal zur Karosserie. Hat euer Objekt der Begierde bis hierhin alles gut gemeistert, wenden wir uns nun dem Motor und dem Antrieb zu.

Motor und Antrieb

Fangen wir direkt mit dem populären Thema Klimaschutz an. Hier sieht es sehr erfreulich aus, denn die 92/95 PS Einspritzmotoren können problemlos auf Euro 2 (Kosten mit Einbau und neuer AU ca.400 Euro) und sämtliche Dieselmotoren sogar auf Euro 3 umgerüstet werden (Kosten mit Einbau und neuer AU ca.1200 Euro). Für Vergaser- und luftgekühlte Modelle ist kein Katalysator mehr als Neuteil erhältlich, was sich auch deutlich auf den Kaufpreis und die Unterhaltskosten niederschlägt. Generell kann man sagen, das die gesamte Motorenpalette im Bulli solide war, sofern der Bulli regelmäßig gewartet wurde und die Vorbesitzer ihn nicht als Rennwagen missbrauchten. Eine Reisegeschwindigkeit zwischen 100-120 km/h lassen bei einem gut gepflegten Bulli Laufleistungen von 250000 km und mehr zu, bevor es zu einer umfangreichen Überholung kommt. Daher beim Verkäufer immer mal nachfragen, wie er sein Verkaufsobjekt so fährt und was er verbraucht, das lässt schon Rückschlüsse auf sein Fahrverhalten zu. Vorgestellt wurde der T3 im Jahre 1979 mit den luftgekühlten Motoren aus dem Vorgängermodell T2b. Der kleine Motor mit 1600 ccm leistete mit einem Vergaser 50 PS und der große Motor 70 PS aus 2000 ccm mit einer Zweifachvergaseranlage. Beides millionenfach bewährte Motoren, die aber im Alter gerne zu thermischen Problemen, Ölundichtigkeiten, defekten Auspuffanlagen+Wärmetauschern sowie ausgeschlagenen Vergasern und somit hohem Spritverbrauch neigen. Während man mit dem 70 PS Motor heute noch gut im Verkehr mitschwimmen kann, ist der 50 PS Motor für die heutige Zeit nur noch was für Nostalgiker. Insbesondere bei Steigungen und im Anhängerbetrieb kann es auf Autobahnen zu riskanten Situationen kommen. Bei Ersatzteilen kann öfters auf Händler der Luftgekühlten VW Scene zugegriffen werden. Rumpf- oder Austauschmotoren sind bei VW nicht mehr erhältlich, hier muß man auf freie Händler oder Motoreninstandsetzer zurückgreifen. In Sachen Verbrauch kann man bei diesen Motoren zwischen 10-13 Liter/100 km rechnen, ein Ölverbrauch bis zu einem Liter auf 1000 Km kann noch als normal angesehen werden. Im Zuge der dieselangetriebenen japanischen Konkurrenz und das nörgeln der Kunden über die trinkfreudigen Luftboxer im Stadtverkehr, brachte VW dann im Jahre 1981 den Bulli mit einem 50 PS Saugdiesel Motor auf den Markt, welcher für den T3 modifiziert aus dem VW PKW Programm stammte. Damit verbunden war dann auch der zweite Kühlergrill, der die wassergekühlten von den luftgekühlten Bullis unterschied. 1984 erschien dann noch ein turboaufgeladener Dieselmotor mit 70 PS und 1986 noch ein im Hubraum erweiterter Saugdiesel mit 57 PS, welcher nur für gewerbliche Kunden, z.B. sehr häufig in Behördenfahrzeugen zu finden ist. Waren diese Motoren im PKW nahezu problemlose Dauerläufer, so stießen sie im Bus

schnell an ihre Grenzen. Ständiges Vollgas fahren, Anhängerbetrieb und häufiges Ausreizen der Nutzlast in Firmenfahrzeugen ließen selten eine Kilometerleistung von mehr als 100000 km erwarten. Von daher wird man sehr selten einen gewerblich genutzten Dieselbulli mit der Originalmaschine finden. Man muß allerdings auch fairerweise sagen, das die Dieselmotoren bei guter Wartung und angemessenem Fahrstil Laufleistungen weit über 200000 km ohne größere Komplikationen erreichen können, hauptsächlich bei scheckheftgepflegten Wohnmobilen. Womit wir dann auch schon beim Thema der Dieselmotorkrankheiten wären. Beim Dieselmotor kann es zum absoluten Motorschaden kommen, wenn die Wechselintervalle vom Zahnriemen und der Spannrolle nicht eingehalten wurden. Hier auf jeden Fall beim Vorbesitzer nach einem Beleg fragen, ist dieser nicht vorhanden, unbedingt in einen Zahnriemenwechsel investieren. Weitere Schwachpunkte sind verschlissene Zylinderkopfdichtungen, defekte Glühkerzen und Einspritzdüsen/-leitungen, undichte Einspritzpumpen ,falsches Ventilspiel, undichte/gerissene Auspuffkrümmer, mangelnde Kompression durch hohe Laufleistungen, verschlissene Turbolader und gerissene Zylinderköpfe, welche sich durch nicht sichtbaren äußerlichen Wasserverlust bemerkbar machen. Der Ölverbrauch beim Dieselmotor sollte nicht mehr als einen Liter pro 1000 km betragen. Ein guter Dieselmotor sollte bei jeder Außentemperatur nach kurzer Vorglüzeit ohne mechanische Nebengeräusche, ausreichendem Öldruck und ohne Qualmwolke anspringen, alles was euch der Verkäufer an "Kleinigkeiten was noch gemacht werden muß" erzählt, ist gelogen. In Sachen Beschleunigung muß man schon bei der buddhistischen Erleuchtung sehr weit fortgeschritten sein, denn beim Diesel ist der Weg das Ziel. Die empfehlenswerte Reisegeschwindigkeit pendelt sich so um die 100 km/h ein, wobei sich dann ein Verbrauch von 7-9 Liter/100 km realisieren lässt. Leider ist im Dieselbulli bei höheren Geschwindigkeiten eine Unterhaltung oder Radio hören kaum noch möglich. Dies liegt jedoch weniger an der konstruktionsbedingten Lautstärke des Motors, sondern häufigst an völlig verschlissenen Motoraufgaben, so dass der Motor die gesamte Karosserie als Resonanzkörper nutzen kann. Ein wechseln der Motorlager reduziert die Lautstärke um ein vielfaches. Für die Dieselmotoren sind Oxikats nach Euro 1 erhältlich sowie seit kurzem ein Kat (evtl. auch Rußpartikelfilter) nach Euro 3, der allerdings Kosten inklusive Einbau von rund 1200 Euro verursacht. Ab einer Laufleistung von 150000 km ist eine wirtschaftliche Instandsetzung eines Dieselmotors eh in Frage zu stellen, da es komplette Rumpfmotoren mit Garantie schon ab 1900 Euro bei Motoreninstandsetzern gibt und so wieder ruhigen Gewissens 10 Jahre problemlos Bulli fahren kann. Zum guten Schluß kommen wir dann zu der "Königsmotorisierung", sprich dem Wasserboxer (wbx) im Bulli. Hartnäckig wird hier das Gerücht verbreitet, das es sich dabei um maßlose Säuer handelt, meist von Leuten die noch nie einen besessen haben, dem ist aber nicht so. Machen wir also erst mal einen Ausflug in die Historie, am Anfang standen ab 1982 die 60 und 78 PS Vergaser Version zur Verfügung, welche aus heutiger Sicht aufgrund ihrer

simplen Komponenten als zuverlässigste Antriebsquelle für den Bulli gelten. Während die 60 PS Variante aufgrund ihrer Fahrleistungen für den Bulli weniger empfehlenswert ist, so kann man mit der 78 PS Variante schon relativ flott unterwegs sein. Die Laufruhe dieses Motors ist unübertroffen, keiner läuft sanfter. Im Jahre 1983/84 kamen dann noch Einspritzer mit 83, 86, 88 und 90 PS hinzu, die aber nur kurze Zeit verbaut wurden, bzw. hauptsächlich für den Export gedacht waren, von daher spielen die hier eine untergeordnete Rolle. Auch diese Motoren verfügen über ausreichende Fahrleistungen, und die 83 und 90 PS Versionen waren ab Werk mit einem regeltem Katalysator nach Euro1 ausgestattet, können aber nicht auf Euro 2 umgerüstet werden. Ab 1984 war dann auch bis zum Schluß der 112 PS Einspritzmotor im Bulli erhältlich, der dann schon für sehr gute Fahrleistungen sorgt und im Verbrauch sogar günstiger als die restlichen Wasserboxer liegt. Dieser Motor ist Bullifahren in seiner schönsten Form, hohe Reisegeschwindigkeit, schöner Durchzug aus unteren Drehzahlen und satten Sound. Viele 112 PS Bullis wurden mit einem regeltem Euro 1 Katalysator der Firma HJS nachgerüstet, leider ist dieser Nachrüstkit nicht mehr als Neuteil bei der obengenannten Firma erhältlich, somit ist es von Vorteil, wenn der Vorbesitzer schon eine Umrüstung vorgenommen hat. 1985 kam dann der erste Wasserboxer mit regeltem Katalysator auf den Markt, welcher 95 PS leistete, ab 1989 war dann aufgrund geänderter Geräusch- und Abgasvorschriften auch noch ein 92 PS Einspritzer mit regeltem Katalysator verfügbar. Die 92 und 95 PS Einspritzmotoren erfüllten damit schon ab Werk die Euro 1 Norm und können heute mit einer Kaltlaufregelung auf Euro 2 (Schlüsselnummer 25) aufgerüstet werden. Der 92 und 95 PS Einspritzer vereinen somit also gute Fahrleistungen und geringe Unterhaltskosten, was sich momentan aufgrund der ganzen Feinstaubdiskussion auch auf höhere Verkaufspreise niederschlägt, da Euro 2 Fahrzeuge voraussichtlich erst mal bis 2012 die Umweltzonen befahren dürfen. Zum Verbrauch kann man sagen das bei einem konstanten Reisetempo von 100 km/h ein Verbrauch von 9,5 Liter möglich ist. Die Wasserboxer mit Automatikgetriebe sind bei Belastung unanständige Säuer. In der Stadt oder mit Anhänger sind auch 16-20 Liter kein Problem, der Durchschnittsverbrauch liegt bei rund 13-15 Liter auf 100 km. Bis auf die 90 und 112 PS Variante geben sich alle Wasserboxer mit Normalbenzin zufrieden. Ein Ölverbrauch bis zu einem ½ Liter auf 1000 km bei hohen Laufleistungen kann als normal angesehen werden, Gesamtleistungen bei guter Pflege bis zu 300000 km sind möglich. Den höheren Kraftstoffverbrauch gegenüber dem Diesel kompensiert der Wasserboxer mit geringeren Unterhalts- und Wartungskosten, sowie größerer Zuverlässigkeit. Bei allem Lob gibt es natürlich auch Schwachstellen an den Wasserboxermotoren. Größter Feind aller WBX ist falscher oder zu wenig Kühlmittelzusatz, dadurch kann es zu Beschädigungen der Zylinderkopfstehtbolzen und den Zylinderköpfen kommen. Zwischen dem Kurbelgehäuse und den Zylinderköpfen befindet sich eine schwarze Gummidichtung, auch Wassermanteldichtung genannt, diese wird im Alter gerne undicht und Kühlwasserverlust

ist dann die Folge. Für geübte Bastler ist der Austausch kein Problem, Fachwerkstätten berechnen aber gerne schon mal ab 600 Euro aufwärts dafür. Die Wasserboxer haben einen hydraulischen Ventilspielausgleich, welcher durch die ölgefüllten Hydrostößel erfolgt. Auch diese unterliegen einem Verschleiß und nach längeren Standzeiten ist das Motoröl dann rausgelaufen und der Motor hört sich an wie ein Hammerwerk, sofern dieses Geräusch nach einer kurzen Fahrtstrecke (max.20 km) wieder verschwindet, braucht man sich keine Sorgen machen. Ansonsten gelten für alle Wasserboxer dieselben Krankheiten, wie für alle alten Benzinmotoren. Da wären mangelnde Wartung an der Zündanlage (Kerzen, Kabel, Verteilerkappe, Stecker), ausgeschlagene Vergaser oder defekte Startautomatik bei den Vergasermotoren, defekte oder oxidierte Masse-/Steckverbindungen bei den Einspritzern, defekte Lambdasonden und Katalysatoren, Falschluff im Ansaugbereich durch poröse Dichtungen und schadhafte Auspuffanlagen (teuer !) . Die bei den Einspritzern verbauten Steuergeräte gelten als solide und sind nicht auffälliger als bei anderen PKW's aus der Zeit. Um die Historie vollständig abzuschließen gab es zu Lebzeiten des T3 auch noch ein paar Veredelungen, zum einen von Porsche, die eine Handvoll (11 Stück) T3 mit 911er Motor und entsprechenden anderen technischen Änderungen als B 32 für den Eigenbedarf baute sowie den VW Haustuner Oettinger der den Wasserboxer leistungsmäßig auf Trab brachte und sogar einen Sechszylinder Wasserboxer mit 3.2 und 3.7 Liter Hubraum präsentierte. Die von Porsche veredelten Busse sind alle in fester Liebhaberhand und somit brauchen wir uns da keine Gedanken mehr drüber zu machen, wo hingegen die Chancen einen originalen Oettinger Bus bzw. sogar ein Westfalia Wohnmobil oder Allrad Syncro mit Oettinger Veredelung zu bekommen, gar nicht so schlecht sind. Allerdings sei soviel vorweg gesagt, das es sich hierbei meist um topgepflegte Liebhaberstücke handelt, die dann schon einen Marktwert deutlich im fünfstelligen Bereich haben. Der Sechszylinder war im Ursprung schon von VW konstruiert, man sah allerdings für den Nachfolger T4 den Motor vorne und hat die Konstruktion an Oettinger abgegeben. Sowohl die 4 und 6 Zylinder (114-180 PS) waren solide verfeinert und sind auch hinsichtlich des Verbrauchs und der Alltagstauglichkeit ungefähr auf dem Niveau der Serienmotoren. Bei den Oettinger Motoren kommt es jetzt auch schon bei Oettingerspezifischen Komponenten zu Engpässen bei der Ersatzteilbeschaffung. Bevor Ihr euch einen Oettinger 6 Zylinder Wasserboxer kauft, befragt vorher unbedingt einen Spezialisten oder Oettinger selbst!

Ferner gibt es zahlreiche Eigenumbauten auf Audi Fünfzylinder, Ford V6, neuere VW Saugdiesel und TDI Motoren, hier zählt allerdings die Qualität des Umbaus bzw. der endgültige TÜV Segen. Der Umbau von Benzin- auf Dieselmotor und umgekehrt ist selbst bei den Serienmotoren nicht ohne weiteres möglich und bedarf einiger Umbaumaßnahmen, selbst die Diesel und Benziner- Karosserien sind im Bereich des Schalttunnels unterschiedlich. Bei Fragen zu diesen Umbauten stehen Spezialisten in den VW Bus Foren gerne mit Rat und Tat zur Seite. Vorsicht gilt

bei diesen Umbauten immer, das meiste ist gemurkst. Vielleicht abschließend noch ein paar Worte zu dem zugegebener Maße etwas eigenwilligen Kühlsystem des Bullis. Bekanntlich ist der Kühler vorne und der Motor hinten, somit hat man eine 4 Meter lange Vorlauf- und eine gleichlange Rücklaufleitung. Bis Mitte der 80er Jahre waren diese Leitungen aus Stahl und somit sehr rostgefährdet, einen Bulli mit noch originalen Stahlleitungen ist eine absolute Seltenheit, später erfolgte dann der Einsatz von Kunststoffrohren, allerdings hatten die Kunststoffrohre eingepresste Stahlbüchsen an den Enden, welche bei mangelndem Frostschutz gerne aufrosteten und das Kunststoffrohr zum platzen brachten. Beim Bulli gab es unzählige Varianten des Kühlsystems im Laufe der Baujahre und Motorisierungen, so das hier nicht alles kompatibel und längst nicht mehr alles als Neuteil erhältlich ist. Mittlerweile sind diese Rohre auch in Edelstahl erhältlich. Die beiden Kühlwasserbehälter hinten im Motorraum und die Thermostatgehäuse aus Kunststoff neigen zur Rissbildung und damit zu Undichtigkeiten. Nach dem Öffnen der Serviceklappe hinter dem Nummernschild sollte der Nachfüllbehälter immer mindestens bis zur Markierung gefüllt sein, ist der Behälter staubtrocken, zeugt das von mangelnder Wartung und damit zu erwartenden Mängeln am Motor. In Sachen Getriebe und Antrieb gibt es beim Bulli sehr viele Möglichkeiten. Über die gesamte Bauzeit gab es eine Vielzahl von 4 und 5 Gang Getrieben, sowie Automatikgetrieben. Generell kann man sagen, das die Getriebe solide ausgelegt waren, jedoch kann es bedingt durch hohe Laufleistungen, Anhängerbetrieb oder einfach durch das Durchreißen der Gänge auch hier zu Schäden kommen. Bedingt durch das lange Schaltgestänge war die Bullischaltung auch im Neuzustand nicht immer ein Höchstmaß an Präzision. Das Buchsen des Schaltgestänges schlagen gerne im Alter mal aus und man rührt dann am Schalthebel wie an einem Butterfaß oder die Gänge gehen nur noch unter Protest rein, was auch zu Schäden am Getriebe führt. Weitere Fehlerquellen am Getriebe sind undichte Wellendichtringe und Kupplungsnehmerzylinder, zu geringer Ölstand, sowie beschädigte Antriebswellenmanschetten. Bei letzterem können die Gelenke der Antriebswellen zerstört werden, was sich beim Fahren durch Knackgeräusche bemerkbar macht. Die Automatikgetriebe sind meist in gehobenen Ausstattungen und Behördenbussen zu finden. Auch diese sind haltbar, korrekter Ölstand und regelmäßige Wartung vorausgesetzt, allerdings handelt es sich um ein 3 Gang Getriebe, somit trifft es nicht immer die richtige Abstimmung zur Fahrtgeschwindigkeit und schluckt bauartbedingt einige PS und Kraftstoff. Gebrauchter Ersatz oder Reparaturen am Automatikgetriebe gestalten sich allerdings schwierig. Letztendlich sollten sich an einem gepflegten Bulli alle Gänge problemlos ohne Kratzen durchschalten lassen und das Getriebe geräuschlos laufen, ansonsten ist eine gesunde Skepsis angesagt, insbesondere wenn durch hohen Verschleiß schon während der Fahrt die Gänge rausfliegen. Die Kupplung bei den Schaltgetrieben bewegt sich preislich auf PKW Niveau und lässt sich gut tauschen, meist ist bei unsauberem Trennen aber nicht die Kupplung schuld, sondern ein verschlissener/undichter Kupplungsnehmerzylinder, der oben auf dem Getriebe sitzt. Besondere Aufmerksamkeit beim Antrieb ist beim allradangetriebenen

Bus, sprich Syncro, gefordert, da hier gebrauchte wie neue Ersatzteile in Gold aufgewogen werden. Insbesondere gebrauchte Antriebsersatzteile sollte man nur aus zuverlässiger Quelle kaufen, da man sonst wahrscheinlich größeren Schrott bekommt, als man selbst schon hat. Der Syncro verteilt die Kraft auf alle Räder durch eine gelgefüllte Viscokupplung, somit hat der Bus auf der Straße nur Heckantrieb, ändern sich jedoch die Radumdrehungen von Hinter- zur Vorderachse, so werden die Vorderäder durch die Funktion der Viscokupplung mit angetrieben. Optional waren auch Differentialsperren für den Syncro erhältlich. Eine ausführliche Erklärung der Syncro Antriebstechnik würde hier zu weit führen, ein einfacher und zuverlässiger Test auf einer Probefahrt ist, wenn ihr auf eine nasse Wiese fahrt und alle Räder ohne auffällige Geräusche angetrieben werden. Undefinierbare Geräusche im Antriebsstrang oder wegen Defekten am Vorderachsgetriebe ausgebaute Kardanwellen stellen eine deutliche!!! Wertminderung dar und würden mich vom Kauf abhalten. Der Schaden ist erfahrungsgemäß immer größer als angepriesen! Die Viscokupplungen haben in der Regel eine Lebensdauer von 150000-200000 km. Ist hier alles bestens kommen wir zu.....

Fahrwerk, Bremsen, Lenkung, Reifen

Das Serienfahrwerk des T3 war zu seiner Zeit eines der besten Transporterfahrwerke die es gab. Ausgewogene Abstimmung und ein angenehmes sicheres Fahrverhalten im beladenen wie unbeladenen Zustand gehört zu seinen Stärken. Als Sonderausstattung war in einigen Modellvarianten (Hannover Edition, Limited Last Edition) auch ein 30 mm tieferes Sportfahrwerk ab Werk erhältlich. Im Zubehör gibt es einige mehr oder weniger gute Tieferlegungssätze für den Bulli, die aber in der Regel nur einen optischen Aspekt ausmachen und nicht unbedingt die Fahreigenschaften verbessern, sondern meist verschlechtern. Eine Änderung beim Fahrwerk oder den Rädern sollte auf jeden Fall in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Bei den heck- und allradangetriebenen Bullis der ersten Baujahre ist unbedingt eine genaue Inspektion der vorderen und hinteren Achslenker angesagt, da diese aus geschlossenen Blechprofilen gefertigt waren und gerne durchrosteten. Somit besteht Lebensgefahr für sich und andere. Ansonsten hat der Bulli die gleichen altersbedingten Verschleißerscheinungen am Fahrwerk wie alle anderen alten Fahrzeuge auch, als da wären, ausgeschlagene Fahrwerksbuchsen, verschlissene Stoßdämpfer, defekte jaulende Radlager und ausgeschlagene Spurstangen sowie Traggelenke. Während die nicht servounterstützte Lenkung oft ein bullilebenlang ohne Probleme arbeitet, ist bei der Servolenkung auf Undichtigkeiten im Bereich des Lenkgetriebes, der (zwangsläufig verrosteten) Leitungen und der Servopumpe im Motorraum zu achten. Ein ausreichend gefüllter Behälter im Motorraum zeugt von guter Wartung bzw. von der Dichtheit des Systems, was insofern wichtig ist, da Komponenten für die Servolenkung preislich nicht immer ein Schnäppchen sind. Im Alltagsbetrieb lässt sich ein Bulli mit der Serienbereifung aber auch gut ohne Servounterstützung bewegen.

Die Serienbremse ist im Bulli gerade ausreichend dimensioniert, aber reparaturtechnisch ein unauffälliges Bauteil im Bulli, hier gab es im Laufe der Bauzeit auch zahlreiche Änderungen, was bei der Ersatzteilbeschaffung berücksichtigt werden sollte. Als Mängel an der Bremsanlage gelten Undichtigkeiten an dem Hauptbremszylinder, den Bremssätteln und Radbremszylindern, Bremsflüssigkeit die älter als zwei Jahre ist, poröse Bremsschläuche, verrostete Bremsleitungen, ungleichmäßige Handbremse und verschlissene Bremsbeläge. Bei Bullis, die länger gestanden haben (> 2 Jahre) ist auf die Freigängigkeit der Bremse zu achten, ansonsten ist eine teure Komplettüberholung angesagt. Ab Werk konnte der Bulli auch schon in den späteren Baujahren mit dem Bosch Antiblockiersystem (ABS) geordert werden. Zu den Mängeln zählen hier defekte Radsensoren und Steuereinheiten, was eine Instandsetzung teuer macht. Das ABS findet man allerdings recht selten im Bus und ist eigentlich nur ein nettes Ausstattungsdetail, was man aber nicht unbedingt braucht, da man mit dem Bus eher zu den defensiven Fahrern gehört. Ersatzteile für das ABS sind größtenteils bei VW nicht mehr erhältlich.

Ein weiteres Indiz für einen gut gepflegten Bulli sind für mich die Reifen, hier solltet ihr auf gleichmäßig abgelaufenes, ausreichend vorhandenes Profil sowie das Alter achten. Wie bei allen Autos stellt der Reifen das Bindeglied zwischen Fahrzeug und Straße her, wer hier spart, liegt mit seiner "Geiz ist geil" Philosophie völlig daneben. Ein guter Markenreifen bietet bestmöglichen Bodenkontakt bei schwierigen Fahrbahnverhältnissen und kann durch einen besseren Bremsweg auch Lebensretter sein. Bei meinen zahlreichen Bullibesichtigungen stellte sich immer wieder heraus, dass bestmöglich gepflegte Fahrzeuge immer eine gute Bereifung hatten, Fahrzeuge die mit Billigreifen aus Fernost bestückt waren, waren meist vom Pflege- und Wartungszustand erbärmlich. Das ist insofern erstaunlich, da Markenreifen in den Seriengrößen für den Bulli das Budget nicht übermäßig belasten.

Die Elektrik

Bei der serienmäßigen Elektrik zeigt der Bulli in der Regel keine großen Schwächen, altersbedingte Erscheinungen sind zum Beispiel verschmutzte Schalter, Hebel oder oxidierte Masseverbindungen. Das einzige was eine elektrische Herausforderung sein kann sind Störungen im Motormanagement bei den Einspritzmotoren, dort reicht die Palette von oxidierten Steckverbindungen, über defekte Hallgeber im Verteiler bis hin zu Brüchen im Kabelbaum. Meist sind es aber nur Kleinigkeiten wie fehlende Masseverbindungen vom Motor zur Karosserie oder einfach vernachlässigte Wartung im Bereich der Zündanlage. Gerne spielen gerade bei den wassergekühlten Motoren Temperaturfühler oder Geber verrückt, die dann fehlerhafte Informationen liefern. Viel Arbeit ist angesagt, wenn das Lüftungsgebläse im Bulli seinen Dienst versagt. Dann ist der Ausbau der kompletten Armaturentafel angesagt. Die Instrumente sind eigentlich solide, eine defekte Tankanzeige zeugt meist von oxidierten Steckern am Tank, auch hier ist eine Instandsetzung recht aufwendig, da der Tank ausgebaut werden muß.

Hauptfehlerquellen sind aber nach wie vor wilde Basteleien von Vorbesitzern die zu Störungen führen oder stellenweise auch ein-satzspezifische Verdrahtung in Behörden- und Bundeswehrbussen, wo dann kein Schaltplan mehr existiert. Gerade auch bei den Reisemobilen sollte auf die einwandfreie Funktion aller Elektrik- und Gaskomponenten (gültige Gasprüfung) geachtet werden, da hier Defekte doch schon teuer werden können, wie z.B. defekte Kühlschränke oder Standheizungen. Die Brennkammer der Standheizung gehört mit zur TÜV Prüfung und ist diese älter als 10 Jahre, kann es zu Problemen bei der Abnahme kommen, daher auch hier gezielt beim Verkäufer nachfragen, denn marode Standheizungen können tödlich sein.

Einige technische Highlights gab es auch schon damals am Bulli, dort reichen die Instandsetzungsarbeiten von "sehr teuer" um mal die Klimaanlage und das ABS als Beispiel zu nehmen, bis hin zu einfacher Instandsetzung die gut in Selbsthilfe erledigt werden kann. Hierzu gehören beispielsweise die Außenspiegel, Zentralverriegelung oder der Tempomat.

Die übrigen altersbedingten elektrischen Krankheiten sind beim Bulli auch nicht anders als bei anderen alten Fahrzeugen auch, als da wären blinde Scheinwerfer, defekte Batterien, verschlissene Lichtmaschinenregler, marode Anlasser und was da sonst noch so nach all den Jahren durchbrennen kann

Die Innenausstattung

Hier verhält es sich ähnlich wie mit dem Fugenrost, denn der Zustand der Innenausstattung ist für mich ein wichtiges Kriterium für oder gegen den Kauf eines Bullis. Bedingt durch die vielen Ausstattungsvarianten über die Jahre sind viele Teile selbst gebraucht nicht mehr in gutem Zustand zu beschaffen, neue Innenausstattungsteile sind nur noch sehr begrenzt erhältlich, selbstverständlich zu entsprechenden Preisen. Hoch gehandelt werden Ausstattungsteile der "Star" Modelle oder der Reisemobile, insbesondere wenn Westfalia vorne draufsteht. Wie bei jedem anderen Gebrauchtwagen führen Brandlöcher in den Sitzen, 5000 Watt Musikleistung in den Türverkleidungen und ein zerbohrtes Armaturenbrett zu saftigen Preisabschlägen, insbesondere dann wenn man seinen Bulli nicht mehr als Gebrauchtwagen, sondern als Liebhaberfahrzeug sehen will. Wichtig ist auch der Pflegezustand und die Vollständigkeit der Möbel bei den Reisemobilen, genauso wie der Zustand vom Faltenbalg des Aufstelldachs. Da die meisten Bullis Zeit ihres Lebens Arbeitstiere waren sind die Hauptmängel bei der Innenausstattung beispielsweise beschädigte Verkleidungen, gerissener Dachhimmel, verschlissene Sitze, gebrochene Armlehnen, starke Verschmutzungen oder einfach laienhaft ausgeführte

Verschlimmbesserungen aus dem "Aroso Regal". Beim Bulli sind viele Campingselbstausbauten aus Kasten- und Hochdachfahrzeugen entstanden, hier reicht die Palette von stümperhafter Spanplattenbauweise bis hin zu durchdachter Tischlerarbeit, das muß dann jeder selbst mit seinem Qualitätsanspruch ausmachen. Bei Bundeswehr- und Behördenfahrzeugen stößt man in der Regel auf eine absolute "Kassengestell" Ausstattung mit nutzungsbedingten Einbauten, mit denen man als Privatmann meist nichts mehr anfangen kann. Es wurden viele Einbauten (Blaulichter, Funkgeräte etc) von der Dienststelle zurückgebaut, so das der Bulli dann wie ein Schweizer Käse aussieht. Wer damit leben kann, kann auch einen Behördenbus kaufen.

Ersatzteillage

Der VW Bus T3 war bis zum heutigen Zeitpunkt einer der letzten Dinosaurier aus den 80iger Jahren für den noch fast alles bei VW lieferbar war. Das lag hauptsächlich daran, das VW den zahlreichen Behörden, größter Abnehmer war die Bundeswehr, vertraglich uneingeschränkte Ersatzteilverfügbarkeit zusichern musste. Mittlerweile ist der T3 im Behördenalltag so gut wie ausgestorben und somit hat VW auch bei den Ersatzteilen sehr viele Sachen entfallen lassen, bzw. werden einige Entfallteile über das hauseigene Classicparts Center vertrieben. Während bei Technikteilen nach Baujahr 1985 noch alles verfügbar ist, sieht es teilweise bei Ersatzteilen für die Busse vor 1985 schon schlecht aus, hier sind schon zahlreiche Ersatzteile wie zum Beispiel für das Kühlsystem schon längst entfallen. Weiterhin gibt es kaum noch Neuteile für die Innenausstattung, insbesondere wenn sie braun, beige oder blau ist, sowie einige äußere Karosserieteile, wie beispielsweise Zierleisten, Dekore oder ähnliches. Original Blechteile sind derzeit noch gut verfügbar, allerdings sind neue rechte Vordertüren, Heckbleche und sämtliche Schiebetüren bei VW nicht mehr als Neuteile verfügbar. Des weiteren sind alle beim T3 serienmäßig verbauten Alufelgen bei VW auch nicht mehr lieferbar. Neuteile für die Reisemobile sind nur noch sehr begrenzt erhältlich und wenn dann auch nur noch über engagierte Händler oder von Privat. Um den VW Bus haben sich auch zahlreiche gewerbliche Ersatzteilhändler platziert. Ich werde mich allerdings hüten, hier Empfehlungen oder Kritik auszusprechen. Um es kurz zu machen, das Spektrum reicht von Top Service wo qualitativ einwandfreie Sachen zu einem guten Preis/Leistungsverhältnis angeboten werden bis hin zu Händlern die minderwertige Teile für Geld und ohne Service verkaufen. Gleiches gilt für Händler, die mit Gebrauchtteilen handeln, hier reicht die Spanne von funktionsgeprüften Gebrauchtteilen mit Garantie bis hin zu überteuertem unbrauchbarem Schrott. Über die Suchfunktionen sämtlicher VW Bus Foren könnt ihr euch selbst ein Bild über die Zuverlässigkeit der Händler machen. Aber auch der örtliche Zubehörhändler oder Schrottplatz kann meist noch mit T3 Teilen weiterhelfen. Weitere Optionen für den Teilekauf sind die Pinwände in den VW Bus Foren oder in einschlägigen Internet Auktionshäusern, wobei bei Letzterem auch meist völlig überzogene Preise verlangt werden, bzw. anhand nur eines Bildes nicht die Qualität geprüft werden kann.

Meine persönliche Erfahrung ist, das ich mit Original VW Ersatzteilen auf lange Sicht immer am besten gefahren bin und wer wirklich vernarrt in seinen Bus ist, wird da auch keine Kompromisse und Experimente bei den Ersatzteilen machen.

Welchen Bus für welchen Einsatz?

Bauherren, die ihr Eigenheim in Eigenleistung hochziehen sind natürlich mit einer Pritsche, Doppelkabine oder Kastenwagen am besten bedient. Diese Fahrzeuge sind allerdings bis auf ganz wenige Ausnahmen hoffnungslos runtergeritten und man kann froh sein wenn diese Autos die Wege zum Baumarkt oder bis zur Fertigstellung des Eigenheims überleben. Die "Wollmilchsau" bei den T3 Bussen sind die Kombis und die Caravelle Modelle, hier kann man schnell die Mittelbank entfernen und IKEA leer kaufen und abends 8 Personen mit transportieren. Zeitloser Trendsetter sind die Multivan Modelle, die über eine Schlafbank verfügen und man eine Schlafmöglichkeit für 2 Personen nach einer durchzechten Nacht oder bei einem Kurztrip hat, von daher sind diese Modelle auch begehrt. Eine dreiköpfige Familie oder Freizeitsportler sind sehr gut mit den Reisemobilen auf T3 Basis beraten, da diese auch für mehrere Tage ausreichenden Komfort bieten. Ein Sonderfall ist das 1984 erschienene Exklusivmodell "Carat", das zwar den einen oder anderen Sammler anspricht, aber bei der breiten Masse recht unbeliebt ist, da man nicht darin übernachten kann und der Wagen für Transporte auch nicht wirklich gut geeignet ist. Dieser Luxusbus hat seine Wiederentdeckung noch vor sich. Kein anderer T3 fährt so komfortabel und leise.

Wo kaufe ich am besten einen VW Bus?

Ein erster Schritt, der mittlerweile gerne vergessen wird, ist der Blick in die Tageszeitung oder in ein regionales Anzeigenblatt, hier werden ab und zu auch noch T3's angeboten und man hat den Vorteil, das die Wege zur Besichtigung relativ kurz sind. Eine weitere Möglichkeit bieten die etablierten Autobörsen im Internet, in denen allerdings Fahrzeuge aus dem gesamten Bundesgebiet angeboten werden, was dann mit einer kosten- und zeitintensiven Anreise zur Besichtigung verbunden ist. Hier kommt es nach langer Anreise auch nicht selten zu großen Enttäuschungen. Ähnlich ist die Situation bei bekannten Internet Auktionshäusern. Beschreibung und Ist Zustand liegen meistens meilenweit entfernt auseinander, Schnäppchen tendieren hier gegen Null, größtenteils geht es nur noch um Resteverwertung, sprich für einen abgemeterten Bulli noch möglichst viel Kapital herauszuschlagen. Weiterhin besteht die Möglichkeit seinen Traumbulli in den Pinwänden der VW Bus Foren zu finden, hier trifft man in der Regel auch auf gut gewartete Fahrzeuge. Problem ist dann meistens nur, das der Verkäufer emotional so mit seinem Fahrzeug, bedingt durch Zeit- und Geldinvestitionen, verbunden ist, das die Wertvorstellungen zwischen Verkäufer

und Interessent weit auseinander gehen. Im gesamten Bundesgebiet haben sich auch zahlreiche gewerbliche Händler auf den Verkauf von Bullis spezialisiert. Hier reicht die Spanne von schlecht geschönten Bullis ohne Probefahrtmöglichkeit auf einem Schotterplatz mit bissigem Hund bis hin zu Händlern mit Kompetenz und Beratung, die nur qualitativ hochwertige Fahrzeuge mit neuer Inspektion, TÜV/AU, Gewährleistung und After Sales Betreuung verkaufen. Ein Preisgefälle ist übrigens bei beiden Händlerkategorien nicht großartig feststellbar. Welche Händler einen guten Ruf haben, könnt ihr auch über die Suchfunktion der Busforen finden, da werde ich mir hier an dieser Stelle nicht die Finger verbrennen. Unterm Strich kann ich als Fazit aus meinen zahlreichen Busbesichtigungen sagen das die besten Busse aus Erstbesitz, lückenlos Scheckheft (Geld für Wartung und Reparaturen war vorhanden) und die Vorbesitzer zwischen 45-70 Jahre alt waren. Das sind aber nur meine persönlichen Erfahrungen und heißt nichts, gibt bestimmt auch Busse von 25 jährigen Drittbesitzern ohne Scheckheft, die gut sind.

Wie sieht die Zukunft vom T3 aus?

Kurz gesagt, hervorragend. Der T3 war eigentlich schon zu Lebzeiten ein begehrtes Objekt und hat seit einigen Jahren schon Kultstatus, da er der letzte Vertreter der Heckmotorbauweise war. Ein Status, den der Nachfolger T4 nicht erreichen wird, da er ein Bus wie alle anderen wurde. Was vielen noch nicht richtig bewusst ist, ist die Tatsache, das der T3 bald 30 Jahre alt wird und somit momentan vom Gebrauchtwagen zum Oldtimer reift. Das wird sich daran zeigen, das wirklich gute Exemplare fest in Liebhaberhand sind oder fast nur noch in einer eingefleischten Scene angeboten werden. Ein Großteil der Besitzer wird dann auch auf mehr Qualität bei der Pflege und Wartung achten und die "Geiz ist Geil" Mentalität ablegen. Schlachtwagen und noch fahrbereite Grotten werden in der bisher bekannten Menge langsam aus dem Alltag verschwinden und auf Oldtimermärkten werden dann auch Ersatzteile für den T3 auftauchen. Begehrt sein werden nach wie vor die Multivans und Reisemobile, hier kann es bei Top Exemplaren preislich nur noch nach oben gehen. Richtige Raritäten werden in Zukunft allerdings wie beim Vorgängermodell T2 originale gepflegte Pritschen, Doppelkabinen, Transporter und Kastenwagen sein, insbesondere wenn sie luftgekühlt sind. Diese Modelle wurden nach einem harten Arbeitsleben einfach entsorgt oder in die 3. Welt verschifft, von daher sollte sich jeder zukünftige Sammler in nächster Zeit ein paar Gedanken zu diesen Karosserievarianten machen. Die Oettinger T3's sind heute schon gesuchte Liebhaber- und Sammlerfahrzeuge. Noch besteht die Möglichkeit mit etwas Glück eines der aufgezählten Modelle in gutem Zustand zu finden. Die Preissituation beim T3

Noch ein paar Worte zu den Marktpreisen des T3. Generell kann man sagen, das man wirklich gute, sprich nahezu rostfreie und nachweisbar gewartete T3 nicht mehr billig bekommt. Das heißt in Zahlen je nach Ausstattung fängt ein absolut originales Top Exemplar ohne Reparaturstau und Rost bei 4500 (Pritsche, Kombi, Transporter, Doppelkabine), bzw. 6000 (Multivan, Caravelle) oder 8000 Euro (Westfalia Reisemobile) an. Sammler- bzw. Spitzenfahrzeuge erreichen mittlerweile die 20000 Euro Schallgrenze, da weltweit die Nachfrage nach guten T3's steigt, insbesondere in den Ländern USA, Kanada und England. Syncro Fahrzeuge liegen je nach Ausstattung preislich 1000-3000 Euro über den zweiradangetriebenen Fahrzeugen. Verkaufsfördernde Extras, die einen mehr oder weniger großen Preisaufschlag rechtfertigen sind Originalität mit Erstlack, nachvollziehbare Historie, Erstbesitz, Laufleistungen unter 100000 km, Abgasreinigung nach Euro 2 oder 3 (Innenstadtfahrverbote), Reparatur mit VW Original Ersatzteilen, Original VW Austauschmotor mit Beleg, Hohlraumversiegelung, Metallic Lack/Zweifarbentlackierung, Zentralverriegelung, Colorglas, Schiebefenster, elektrische oder Bügelspiegel, Schiebetür links, großes funktionierendes Stahlschiebedach, Servolenkung, lupenreine vollständige Innenausstattung.....um hier nur ein paar Sachen zu nennen, jeder hat ja so beim Kauf seine eigenen Vorstellungen, Prioritäten oder Qualitätsansprüche.

Preismindernd sind bei meinen Beobachtungen zu Busverkäufen Neulackierungen im Fremdfarbtönen, insbesondere wenn der Lack gerollt wurde, Fugenrost, verwohnte/unvollständige Innenausstattungen, defekter, weil als Neuteil teurer Auspuff, Laufleistungen weit über 200000 km, keine Wartungsnachweise, halt generell Reparaturarbeiten die Zeit- und Kostenintensiv sind, wie zum Beispiel Schweißarbeiten an der Karosserie, also sollte wie eingangs erwähnt die Karosserie immer besser als die Technik sein, wenn man mit Reparaturkosten den Zeitwert nicht zu weit übersteigen will. Jeder der schon mal bei einem Profi eine Entrostung/Ganzlackierung für einen Bulli bezahlt hat, weiß das eine defekte Zylinderkopf oder Wassermanteldichtung preislich nur Peanuts dagegen sind. Bei Bullis im Preissegment von 1000-4000 Euro muß man meist mit einem Reparaturstau rechnen und zum Kaufpreis denselben Betrag noch mal in Reparaturen investieren um zu einem vernünftigen Endergebnis zu kommen. Bei Bullis unter 1000 Euro handelt es sich meist nur noch Schlachtfahrzeuge oder bedingt fahrbereite Fahrzeuge mit Rest TÜV.

The End

Sooo, jetzt habt ihr mal einen tiefen Einblick in den T3 und viele Infos bekommen, was zu beachten ist, bevor ihr den Kaufvertrag unterschreibt. Ich wünsche euch eine erfolgreiche Suche nach eurem Traumbulli und einen guten Start mit eurem vielleicht ersten Teedrei. Ich habe mir viel Mühe bei der Erstellung dieser Kaufberatung gegeben, vielleicht habe ich etwas vergessen oder es befindet sich ein Fehler irgendwo.....nobody is perfect ;). Einige werden mir vielleicht ein Lob aussprechen, weil es so was im Netz bisher noch nicht gegeben hat andere werden mit Kritik nicht geizen, weil sie andere Erfahrungen gemacht haben oder sich auf den Schlips getreten fühlen.....da kann ich dann nur sagen: Macht es besser oder anders! Ansonsten bin ich immer gerne bereit mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, meine e-mail Adresse findet ihr unter der Rubrik Kontakt. Leider kann ich euch keine andere Präsentation bieten, da ich ein Mann der Praxis bin und von html Gedöns sowie Web Design keine Ahnung habe. Die Bilder in der Fotogalerie wurden mir größtenteils von zahlreichen Buskollegen für diese Kaufberatung freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Eine weiterführende Veröffentlichung für andere Medien ist somit nicht gestattet ! Über eine Verlinkung dieser Kaufberatung auf anderen Homepages oder Foren würde ich mich freuen, damit sich die Arbeit ein wenig gelohnt hat.

Noch ein paar Daten für die Statistiker, für diese Kaufberatung sind ungefähr 100 Stunden ins Land gegangen, wenn ich die unzähligen Fahrten zu Fototerminen mitrechne.

Von daher ein großes Dankeschön an dieser Stelle

- meiner Familie, die meinen Altautovirus teilt
- allen (leider vielfach persönlich unbekannt) Kollegen aus den Foren (www.vwbus-online.org) und (www.forumvwbus.de) für das zusenden von umfangreichem Bildmaterial
- der Firma "Die Bushaltestelle" (www.gutebusse.de) für die freundliche Unterstützung bei Fotoaufnahmen
- der Firma "Westfalia Van Conversion" (www.westfalia-van.de) für die freundliche Unterstützung bei Fotoaufnahmen im Werksmuseum