

Teil 1: Karosserie

Aufbau

Es gibt nichts, wo der Bus nicht verrosten könnte, so gehen wir einfach von vorne nach hinten durch, um nichts zu vergessen. Als erstes sehen wir nach dem unteren Frontscheibenrahmen. Hebt sich das Scheibengummi hier ab oder sind Bläschen zu sehen, so kann man von einer Durchrostung sicher ausgehen. Ist der Frontscheibenrahmen durch, dann ist in der Regel durch das eindringende Wasser auch die Frontschürze hinter der vorderen Stoßstange durchgerostet. Am inneren Rahmen der Frontschürze sind häufig schon Dilettantenbleche aufgeschweißt. Da wir schon einmal am unteren Rahmen sind, sollte man auch gleich die Fortsetzung unter den Türen, bzw. hinter den Trittgummis der T2a begutachten. Auch sie sind meist innen wie außen durchgerostet, oft auch bei guten Fahrzeugen. Beim a - Modell befinden sich hier auch die seitlichen Aufnahmepunkte der vorderen Stoßstange. Da wir schon bei den Stoßstangen sind, sollte man bei den alten Modellen einmal unter den Trittgummi sehen, hier rosten sie gerne durch. Der Anschluß sind die vorderen Kotflügel, die sogenannten "Kniestücke". Im oberen Teil, wo sie dem Türverlauf folgen, rosten sie gerne und ab August 1971 dank der ausgestellten Radläufe gar stark. Oft findet sich hier jede Menge Spachtel oder schon ein darübergeschweißtest Blech. Auch bei Modellen vor 1971 sind häufig die breiten Radläufe als Rep.bleche eingeschweißt. Öffnen wir nun die Türen und sehen zuerst einmal nach der Gurtbefestigung neben den Sitzen. Da hier im Radkasten ein Verstärkungsblech unter der Halteschraube sitzt, rostet hier oft die ganze Halterung dank Feuchtigkeit zwischen der doppelten Blechlage einfach weg. Sicherheitsrisiko!

Unter der Gummimatte ist der Fußraum oft gammelig. Meist sind schon zwei große Bleche etwa da, wo Fahrers rechter Fuß, bzw. Beifahrers linker stehen, draufgeschweißt. Hier verlaufen die Längsträger unterm Fahrzeug und zweigen die seitlichen Ausleger zur Front ab. Am Boden sehr verwinkelt und mehrlagig verarbeitet, rostet die ganze Chose nach innen durch. Auch am Übergang von Fahrerraumboden zum Radkasten gibt es häufig kleinere Löcher. Begeben wir uns nun weiter nach hinten, zunächst einmal bleiben wir im Innenraum. Das geriffelte Bodenblech im Inneren weist oft in regelmäßigen Abständen quer verlaufende Durch- bzw. Aufrostungen auf. Am Boden verlaufen hier die kleinen Querträger, abgelagerter Dreck hat hier die Sache verrosten lassen. Gleich vorne an der Schiebetür und gegenüber, meist verdeckt durch die Seitenverkleidung, rostet das Innenraumblech in Längsrichtung durch. Dies geschieht, wenn Innen- und Außenschweller schon einmal durch ein Überziehblech verpfuscht sind, und sich nun im Endstadium

der Durchrostung befinden (auch wenn man an der Fahrzeugunterseite noch nichts sieht, außer vielleicht jede Menge Siliconmumpe). Die hinteren Radkästen sind im Innenraum im Regelfall oben an den Befestigungspunkten für die Sicherheitsgurte durchgerostet. Wie auch vorne trägt hier ein Verstärkungsblech am Boden die Verantwortung. Innen haben wir genug Grauen gesehen, steigen wir jetzt nochmal aus. Einen genauen Blick werfen wir auf die Außenschweller unterhalb der Schiebetür, bzw. unter der Sicke auf der Fahrerseite. Meistens sind die schmalen unteren Partien schon einmal geschweißt. Auf der Fahrerseite sind auch riesige Reparaturbleche erhältlich, die komplett über die unteren 40 cm Auto einfach drübergeschweißt werden, darunter wütet der Rost dann nahezu grenzenlos. Derart geschweißte Fahrzeuge sterben aber gottlob langsam aus. Die hinteren Enden der Außenschweller vor dem Radausschnitt gammeln genauso gerne durch, wie die Bereiche hinter dem Radausschnitt, hier wegen Dreckklumpen in den Ecken - sauberhalten! Bei den Modellen ab 8 /70 mit ausgestellten hinteren Radläufen kann der Radlauf auch, da doppelwandig in kompletter Länge durchrosten, hier hilft nur Totalersatz. Dahinter schließen sich die „Backen“ an, der Bereich unter den Rückleuchten. Hier rostet das Blech an der Kante, wo Batterieboden im Motorraum und Außenhaut aufeinandertreffen, durch. Öffnen wir nun die Motorhaube und bleiben bei den „Backen“ : Batterieboden und das Blech auf der gegenüberliegenden Seite sind meistens auch durch, mindestens aber stark angegriffen. Sie werden von unten mit Dreck und Wasser malträtirt, von oben mit Wasser und rechts auch fast immer mit Batteriesäure. Bei den b - Modellen rosten auch die Längsträger links und rechts neben dem Motor nach oben durch, oft auch das feste Heckblech hinter der Stoßstange. Manchmal sind diese Heckbleche gar "durchgebrannt", wenn das Fahrzeug längere Zeit mit undichtem Auspuff gefahren wurde. Böseartigerweise rostet auch der innere Rahmen dieses Heckbleches durch, aus unerfindlichen Gründen am linken Ende stärker als am rechten. Eine Reparatur des inneren Rahmens ist bei eingebautem Motor nicht einfach, da hier der Auspuff und die Verblechung im Weg sind und uns die Finger zerschlitzen.

So, der Aufbau war schon schlimm, jetzt wird's aber noch schlimmer, jetzt kommt der

BODEN

Wie schon bei der oberen Karosserie gehen wir von vorne nach hinten. Auch hier kam man im Zweifelsfalle überall in die Vollen (bzw. eben ins Leere) greifen. Los geht es dies einmal an der Frontschürze. Auch dort, wo beim a - Modell die Stoßstangentrittstufen angeschraubt sind. Die seitlichen Ausleger

der Längsträger am Boden können, obwohl sie aus 2mm - Blech sind, mangels Entlüftungslöchern bei Modellen bis ca. 1974 an der Unterseite durchgammeln. Danach Augen auf die Innenseite der Längsträger, etwa dort, wo die Vorderachse verschraubt ist. Modelle bis etwa Mitte 1969 rosten hier hin - und wieder durch. Unschön! Genauso unschön sehen meist auch die vorderen Radkästen aus. Über der Wagenheberaufnahme sitzen fast immer mehr oder minder gelungene Reparaturbleche. Dies ist eine der ersten Stellen, an denen der Bus durchzurosten beginnt, daher auch bei sonst guten Fahrzeugen oft schon gemacht. Die Wagenheberaufnahmen rosten in der Regel ganz außen, wo das Verstärkungsrohr innen eingeschoben ist, durch. Zwischen den Wagenheberaufnahmen und den beiden Längsträgern sitzt der vordere Querträger, durch dessen Mitte auch das Heizungsrohr läuft. Dieser ist fast nur beim a - Modell durchrostet, das Heizungsrohr hingegen bei allen Modelljahren. Auf die Ummantelung drücken. Knirscht's = tot. Oft fällt das ganze Rohr einfach hinunter. Im Reparaturfall die Ummantelung aufheben, reinigen und wieder montieren, bei ungeschütztem Heizrohr kommt sonst nur lauwarme Luft. (Spätere Busse haben hier einen Kunststoffschlauch) Hinter den vorderen Wagenheberaufnahmen beginnen die Innenschweller. Sie rosten geme an der Unterkante durch. (Und sind leider häufig mit Überziehbölen verpfuscht.) Ein Problemfall sind die hier draufftreffenden kleinen Querträger der frühen Modelle. Sie bestehen aus zwei gegeneinander geschweißten U-Profilen, die im Laufe der Zeit aufrosteten und sich nur aufwendig sauber reparieren oder ersetzen lassen. Ab ca. 1974 sind sie weggefallen und durch einteilige, nach unten offene U-Profile ersetzt. Ausnahmsweise rostet dieses Teil nicht! Dafür aber die hinteren Wagenheberaufnahmen an den gleichen Stellen wie die vorderen, genauso der hintere Querträger - auch hier nur beim a - Modell. Beim b - Modell rostet auch das Rohr, in dem die hinteren Federstäbe sitzen. Dort, wo es am Längsträger verschweißt ist, sieht es manchmal übel aus - eine höchst unerfreuliche Stelle. Weiter hinten gibt es nun nur noch den Batterieboden (immer durch) und sein. Gegenüber auf der Fahrerseite (oft durch), dann wären wir schon (!) am Ende der Roststellen des Bodens.....

ANBAUTEILE

Los geht's bei den Stoßstangen. Bei a - Modellen rostet die Vordere im Bereich der Trittstufen unter der Gummiauflage häufig durch. Die beliebten verchromten Stoßstangen der b's sind eigentlich immer durchgerostet vorne wie hinten. Häufig steht nur noch die dünne Chromauflage. Bei 72er Modellen und beim b-Modell mit Hängerkupplung rosten die hinteren Stoßstangen geme im Bereich der Halter durch. Vordere Stoßstangen haben an der Oberseite fast immer jede Menge Löcher durch irgendwelche längst wieder

abgebauten Halogenscheinwerfer oder Bugradhalter. Die vorderen Türen rosten an der Unterkante und am Türboden. Hier treffen Dank eines genialen Konstrukteurs teilweise vier Lagen Blech übereinander. Die Schiebetür ist an der Unterkante vor allem bei neueren Fahrzeugen fast immer durchgerostet, oft auch schon dilettantisch repariert. Die Heckklappe gammelt an der Unterkante des Scheibenrahmens und um das Schloß herum, auch in den Ecken steckt gerne die Fäulnis. Die Motorklappe bei Modellen bis 8 /71 rostet an der Unterkante oft durch, kurioserweise meist der stabilere innere Rahmen stärker als die Außenhaut. Die späteren Klappen hingegen sind nur selten durchgegammelt (möglicherweise ein Konstruktionsfehler...), sie rosten nur innen gerne an allen Kanten an. Das verschraubte Heckblech der a - Modelle ist meistens am Auflagefalz der inneren Verstärkung auf- bzw. durchgerostet. Auch Anhängerkupplungen können beim Bus durchrosten. Es gibt einige Ausführungen beim T2a, die an den Haltern an den Längsträgern - da, wo sie verschraubt sind - einen Hohlraum haben. Hier hilft am besten die Hammerprobe. Beim '72er Modelljahr auf die Stoßstangenhalter und die Schrauben am Kugelkopf achten.

RESÜMEE :

Ich habe bis jetzt wirklich alle Stellen, an denen der Bus rosten kann, erwähnt. Auch wenn ihre Menge schwindelerregend ist, so zählen nicht alle zu den "Finger weg - Stellen". Erst bei den folgenden Macken sollte man das Auto nicht mehr restaurieren, wenn man nicht extrem leidensfähig ist:

Finger weg bei Fahrzeugen, die rundherum mit Reparaturblechen überschweißt sind. Hierunter lauert das Grauen.

Die Aufnahme des Drehstabrohres hinten ist schwierig und nicht dauerhaft zu schweißen.

Ein verdellter, welliger hinterer Laderaumboden mit quer verlaufenden Durchrostungen über den kleinen Querträgern ist üüübel - und nicht ohne kompletten Totalersatz von Boden und meist auch Trägern zu reparieren. Durchrostungen und „weiche Stellen“ an den großen Längsträgern sind die „Endstufe“ der Durchrostungen - Fzg. wird instabil / diverse TÜV - Richtlinien beim Schweißen zu beachten.

Viele schlecht eingeschweißte Bleche und ein dick drübergekleisterter Unterbodenschutz machen jede Menge Arbeit beim Entfernen.

TIP

Fahrzeuge, die zwar jede Menge Durchrostungen aufweisen (z.B.durch lange Standzeiten), aber noch ungeschweißt sind, sind oftmals ein dankbares Restaurationsobjekt. Das Rausmeißeln oder -flexen von älteren Reparaturblechen macht oft viel, viel mehr Arbeit, als wenn man selbst der Erste ist, der eine Durchrostung repariert. Behördenfahrzeuge von DRK oder Feuerwehr sind oft von guter Blechsubstanz. Vorsicht allerdings, wenn die Autos dort als Gebrauchtfahrzeuge angeschafft wurden. Dann sind sie oftmals unglaublich dilettantisch umgebaut worden, vor allem, was die Elektrik angeht.

Fingernagelprobe: geht der alte Unterbodenschutz leicht ab? Wenn ja, ist alleine dies schon einmal eine gute Voraussetzung für eine saubere Reparatur.

Teil 2 : TECHNIK

Tja, da der Bus nun einmal ein echtes Nutz- und Gebrauchsfahrzeug war und ist, gibt's auch hier wenig, das nicht - oft genug durch unsachgemäße Behandlung - kaputt gehen könnte.

Fast immer, gerade beim a- Modell, schlabbert irgend etwas an der Lenkung. Die grande catastrophe ist es, wenn das Lenkgetriebe die Ursache ist. Für das a- Modell ist gebrauchter Ersatz praktisch nicht zu bekommen, Das Neuteil nähert sich der 1000 DM - Schallgrenze. Für das b - Modell bekommt man noch eher günstige Gebrauchtteile, neu ist es jedoch genauso teuer. Test : Im Stand die Lenkung langsam drehen. Treten Rastpunkte auf ist das Lenkgetriebe unrettbar hin. Zweite Probe : wie beim TÜV am Lenkrad wackeln.

Knackgeräusche (beim a konstruktionsbedingt, aber leise) oder zu großes Spiel lassen sich oft noch einstellen. Ölverlust ist ebenfalls nicht gut, aber auch kein Alarmsignal. (Vorsicht! Beim a - Lenkgetriebe wird. Getriebeöl SAE 90 eingefüllt, beim b - Modell Getriebefließfett ! Nicht verwechseln !) Meist ist die Lenkschubstange, die vom Lenkgetriebe zum Lenkmittelbolzen am unteren Vorderachsrohr geht, defekt, in der Regel schlägt ein Kugelkopf aus. Die Spurstangen selbst schlagen seltener aus, hin- und wieder sind sie jedoch leicht verbogen (!). Der Lenkmittelbolzen schlägt auch aus, er muß alle 7500 Km abgeschmiert werden. (Preisfrage : Welcher Nichtliebhaber macht so etwas?) Für Schlabbem können auch defekte oder falsch eingestellte Radlager verantwortlich sein - Wackelprobe am Rad. Bleiben wir bei der Vorderachse : Sind die Gummimanschetten der großen Traggelenke am Achsschenkel in Ordnung? Nein? Nicht gut. Die Gelenke selbst sind trotzdem meist noch intakt. Eine schwergängige Lenkung hingegen kann ihre Ursache in defekten Traggelenken haben. Und nachdem der Rost ohnehin DAS Thema beim Bus ist, müssen wir auch den Achskörper nach

Durchrostungen absuchen, vor allem an den unteren Bögen der Seitenschilder (Kleine Löcher dürfen geschweißt werden) und an der Büchse des Lenkmittelbolzens. Hier darf zwar auch geschweißt werden, aber aus Sicherheitsgründen sollte man hiervon die Finger lassen. Die Hinterachse der Busse hat keine ausgesprochenen Schwachstellen. Rumpelt es hinten beim Fahren, so sind die Radlager hinüber. Zum Wechseln müssen Bremsstrommeln, Steckachse und Antriebswelle ausgebaut werden. Kein Hexenwerk, aber eine umständliche und schmierige Sache wegen Gelenkwellenfett.

Die Bremsanlage der Busse ist robust, aber vor allem die Trommelbremsen verlangen nach regelmäßiger Wartung, die aber eigentlich fast nie. gewährt wird. Vier Trommeln = vier Richtungen. Oftmals genügt bei schiefziehenden Trommelbremsen Reinigen und Nachstellen. Auf wundersame Weise ist dann plötzlich auch oft der Weg des Handbremshebels wieder in zumutbarer Länge. Auch das Bremspedal kommt spürbar weiter oben. (Die hinteren Bremsbacken sind nämlich bei 90% aller Busse nicht richtig eingestellt und für langen Pedalweg verantwortlich). Zieht die Bremse dann immer noch schief, so sind die Bremsschläuche vermutlich verquollen. Pulsierende Bremsen lassen auf unrunde Trommeln schließen. Brems Scheiben (ab 8/ 70) sind oftmals ziemlich abgenutzt. Ersatz bei Fahrzeugen bis 7/ 72 ist teurer als bei jüngeren Modellen. Die hinteren Bremsankerplatten bei scheibengebremsten Modellen rosten stark. Handbremsseile vor 8/ 72 sowohl aus dem Zubehör als auch als Originalteil von VW passen oft nicht, also auch hier auf den Zustand achten, sonst droht Nerverei bei Neuanschaffung.

Die Schaltung der Busse ist meistens hakelig und ungenau, die Rückwärtsgangsperrung defekt. Einfachere Ursachen: die Lagerbuchse der vorderen Schaltstange ist kaputt, noch ist sie lieferbar und kostet nicht viel... Ebenfalls verschleiß- und rostgefährdet ist die Unterlagplatte des Schalthebels. Sie ist die Rückwärtsgangsperrung, wenn aber die Kugel und die Kugelpfanne an Schalthebel und -Stange nicht mehr ausreichend gefettet sind, so mahlen diese Teile aneinander und ruinieren die Unterlegplatte. Die schwierige Ursache einer hakeligen Schaltung kann eine ausgeschlagene Führung der langen Schaltstange sein, hier müßten zum Wechseln Motor und Getriebe ausgebaut werden. Geht die Schaltung bei Fahrtantritt besonders schwer, so hilft oftmals ein Getriebeölwechsel. VW gibt zwar an, daß ab 1970 die Getriebe mit einer "lebenslangen" Ölfüllung versehen seien, dies ist aber ignorierbar. Man hat nicht damit gerechnet, daß die Autos nach 20 Jahren noch immer laufen... Die Getriebe generell sind robust, bei früheren Baujahren neigen sie zum „singen“. Daran muß man sich nicht stören - Ölwechsel und weiterfahren heißt die einfachste Lösung! Ölundichtigkeiten treten am Getriebe oft am Eingang der Schaltstange an der Gehäusevorderseite auf, der Simmering in

der Kupplungsglocke geht sehr selten kaputt, hängt Öl am Flansch zwischen Motor und Getriebe, so stammt es fast immer vom Motor. Austauschgetriebe - erkennbar am schwarzen Gehäuse - sind oft von schlechter Qualität, Verschleiß im Differential (Wackelprobe: Haben die Antriebswellenflansche am Getriebegehäuse Höhenspiel?) und Ölverlust sind hier leider fast normal.

Ein besonders lustiges Kapitel ist die Elektrik. Ab Werk ist sie schon nicht gerade übersichtlich verlegt, dafür aber eigentlich sehr zuverlässig. Der Hauptdefekt ist meistens der Fahrzeugbesitzer, der mit Unmengen von Schaltern, Halogenscheinwerfern und Zusatzinstrumenten die Verkabelung unterm Amaturenbrett gründlich vermurkst. Viele bunte Kabel unbekanntem Ursprungs und unbekanntem Ziels baumeln gerade in irgendwelchen Selbstausbau - Wohnmobilen herum. „Normale“ Elektrikmacken sind hingegen z.B. nicht funktionierende Rückleuchten/ Blinker hinten bis 8/ 71, mangels Massekontakt (nicht tragisch). Durch eine undichte Frontscheibe tropft Wasser genau auf den Sicherungskasten, an dem auch ab 1969 alle Relais angebracht sind. Unregelmäßiger Blinker, nicht funktionierendes Fernlicht und immer mal ausfallende beliebige Verbraucher wie Hupe oder ein Scheinwerfer sind Zeichen hierfür. Der Blinkerhebel der älteren Busse bis 8/ 72 sitzt oft locker und rastet nicht mehr ein. Leider meist irreparabel. Das Teil ist noch lieferbar, aber nicht ganz billig. Die Blink-/Warnblinkanlage der frühen Fahrzeuge bis 8/ 68 ist sehr labil und nicht zuverlässig - der Wamblinker war damals noch nicht Serie. Never disturb a running system. Der Dimmer im Lichtschalter funktionierte schon ab Werk nicht richtig. Die Regler der Gleichstromlichtmaschine gehen gerne kaputt, gerade die neueren, "made in Brazil" Regler taugen nur wenig. Wenn die Ladekontrolle nicht verlischt, oder manchmal leicht glimmt, hat es den Regler in der Regel (sic !) erwischt, die Lichtmaschine ist robust.

MOTOR

Ein Kapitel für sich ist der Motor. Die 47 & 50 PS - Motoren und die 66 - 70 PS

- Motoren behandle ich getrennt, da sie ihren eignen z.T. recht unterschiedliche Sorgen und Nöte bereiten.

TYP 1- 44 bis 50 PS

Ja, Sie sehen recht, es gab, auch Busse mit 44PS - 1300ccm - Motor auf

Wunsch. Im Bus ist dieser Motor aber schlicht und einfach zu schwach. Der Austausch sei dringend empfohlen. Erkennbar an den Buchstaben "AB" oder "AR". Die Schwachstellen der anderen Motoren seien im folgenden der Reihe nach aufgeführt.

Ölundichtigkeit: Überall, da die Motoren oft mit hoher Drehzahl laufen und recht heiß werden, werden die Dichtungen regelrecht "zerblasen". Besonders betroffen: Stoßelrohrdichtungen und Simmering hinter der Kupplung. Erkennbar am von unten verölten Motor. Häufig ist auch der auf dem Motorblock stehende und vom Gebläsekasten verdeckte Ölkühler undicht. Wenn über die Zylinderverblechung links - in Nähe des Öldruckschalters - ein Ölstreifen läuft, und der Gebläsekasten um den "Deckel" hinter der Lichtmaschine klebrig ist, muß der Motor über kurz oder lang ausgebaut und abgedichtet werden. Kraftmeier ziehen manchmal die Schrauben der Benzinpumpe zu fest an, dann reißt der Bakelitsockel, auch hier tritt dann Öl aus.

Auspuff: Meistens undicht. Viele Billigschrottprodukte montiert. Durchrostungen oft links an der Außenseite des Topfs, wo der Haltebügel des Endrohrs verschraubt ist. Rechts ist er fast genauso oft durch. Auch Risse sind nicht selten, z.B. an den Abgasrohreingängen in den Topf. Oben (direkt aus den Zylinderköpfen) wie unten (aus den Wärmetausohem), unten löst sich manchmal der ganze Rohrstutzen - Bus klingt dann wie Hubschrauber. Die unteren Halteschellen sind meistens defekt oder wegvibriert.

Wärmetauscher: Durchrostungen an der Falz in der Gehäusemitte sind häufig, ebenso an den Rohrausgängen in den Auspufftopf. Ist die Sache hier Undicht, kommen Abgase in den Innenraum. Sind original VW - Wärmetauscher montiert ? (VW - Zeichen ist eingepreßt) Hier lohnt sich bei kleineren Löchern noch eine Reparatur - eigentlich ist dies nicht erlaubt, aber bei sauberer Ausführung drückt der TÜV ein Auge zu. Zubehörwärmetauscher, die ohnehin meist nur lauwarme Luft produzieren, kann man dann gleich wegwerfen. Obacht bei Neukauf : am besten original VW (teuer !), bei Zubehör deutsche Teile (Leistritz oder PM) nehmen, ganz großer Bogen um DanskPart und Bosal - keine Heizleistung und Abgasgestank oft schon bei Neuteilen. Verblechung: Oft wackelt und klappert Alles, die Schrauben vibrieren sich gerne weg, besonders an der Motorunterseite. Rostet unten auch gerne. Häßlich, aber nicht schlimm.

Rumpfmotor: Oje!

Alles kann kaputtgehen. Regelmäßiger Ölwechsel und Kontrolle des Ventilspiels sind lebenswichtig. Wenn dies nachweisbar ist, ist es schon einmal ein gutes Zeichen. Zylinderköpfe reißen wegen Überhitzung zwischen Ventilen und Kerzenlöchern, besonders bei Zweikanalköpfen (50 PS). Probe: "zischt" der Motor im Leerlauf bzw. sind die Zündkerzenstecker gar verrußt, dann Riß.

Kolbenklemmer, bzw. -fresser drohen bei hoher Laufleistung und schlechtem Öldruck. Mangelnder Öldruck kann von verschlissenen Lagern (schlecht) oder Ölpumpe (weniger schlecht) herrühren. Klingt der Motor nagelnd, metallisch hart, dann sind's die Lager, ist nichts zu hören aber die Ölkontrolleuchte verlischt erst sehr spät, dann vermutlich die Pumpe, sie sitzt hinter der Keilriemenscheibe und läßt sich zur Not auch bei eingebautem Motor wechseln. Axialspiel der Kurbelwelle überprüfen. Läßt sich die Keilriemenscheibe weit vor- und zurückdrücken, so ist dies nicht gut, etwas Spiel ist normal. Obacht, bei eingelegetem Gang merkt man nichts. Auch Motoren mit großem Axialspiel laufen oft noch gut, dann lohnt evtl. noch eine Nachstellung hierzu muß der Motor aber ausgebaut werden.

Vergaser Nochmal oje!

Die Vergaser der Einkanalmotoren (Solex 30/ 31 PICT 2 oder 3) machen wenig Probleme. PICT 2 ist serienmäßig nur bis 1969 verbaut, oft aber auch bei jüngeren Autos montiert. Leerlaufabschaltventil sitzt links. PICT 3 hat Leerlaufventil rechts. Hier gibt's gelegentlich ausgeschlagene Drosselklappenwellen. Erkennbar z.B. an völlig verdrehtem Vergaser, der am Fuß aber völlig sauber ist. Die 50 PS-Vergaser (34 PICT 3 oder 4) sind von anderem Kaliber. Die Drosselklappenwelle ist fast immer ausgeschlagen, Leerlaufabschaltventile locker wegen defektem Gewinde. Ruckeln und fehlender Anschluß beim Schalten und Gasgeben lassen auf verdrehtes Umluftsystem schließen. Leider läßt sich ein nicht vernünftig funktionierender 50 PS- Vergaser meistens nicht mehr gescheit reparieren, Ersatz (ab 249,-DM) ist aber zu bekommen.

TYP 4 - 66 - 70 PS

Im allgemeinen machen diese Motoren weniger Probleme, sind aber meist im Pflegezustand sehr vernachlässigt, da sie z.T. sehr umständlich aufgebaut sind und die Ersatzteilpreise für Typ 4 Teile gelinde gesagt irrsinnig sind. Ich führe wiederum die einzelnen Baugruppen auf :

Kupplung: Meist bis zum geht nicht mehr nachgestellt, da Ersatz etwa 450,- DM teuer. Kommt die Kupplung gleich auf dem ersten Zentimeter =Warnung!

Auspuffanlage: Astronomisch teuer, daher meist durchgerostet, bzw. geflickt. Preise bei Volkswagen: Wärmetauscher ca. 850,-DM pro Stück, Auspufftopf ca. 500,-DM Im freien Zubehör oftmals sehr schlechte Qualität erhältlich. Die Heizklappen sind beim Typ 4 - Motor separat in zwei "Extrabirnen", die an den Rohren, die aus den Wärmetauschern kommen, angeschraubt sind. Durch schlechte Verarbeitung rosten auch sie sehr gerne.

Schrauben des Endrohrs reißen sehr leicht ab, die Muttern am Flansch zwischen Topf und Wärmetauscher sind oft bis zur Unkenntlichkeit verrostet. Hier muß im Zweifelsfall die gesamte Auspuffanlage an den Zylinderköpfen gelöst und "im Stück" nach unten abgelassen werden, um besser dranzukommen.

Vergaser: Spiel in den Drosselklappenwellen kann zu hohem Benzinverbrauch führen. Leerlaufabschaltventile können sich lockern. Luftfilterelement sollte regelmäßig gewechselt werden. Auch bei verstellten Vergasern läuft der Motor oft noch manierlich, da die Ansaugrohre mit diversen Unterdruck- und Ausgleichsleitungen verbunden sind. Dichtheit prüfen! Besonders wichtig: Die hintere Ausgleichsleitung zwischen den Vergasern. Am Anschluß der Saugrohre sitzen zwei Gummiwinkel. Sie sind durch Alterung und Überhitzung oft völlig hinüber. Der Motor zieht hier Falschluf und kann durch zu mageres Gemisch überhitzen. Sofort wechseln, falls kaputt, sonst bald Motor kaputt!

Benzinpumpe: Die idiotischste Konstruktion, die VW jemals am Bus verbrochen hat! Sie sitzt links neben der Kupplung an der Fahrzeugunterseite (wir schauen ausnahmsweise gegen die Fahrtrichtung). Sie ist Salz, Split und Dreckwasser direkt ausgesetzt. Nicht nur, daß sie generell schwer erreichbar angebracht ist, ihre Innenvielzahnbefestigungsschrauben (was für ein Wort) sind darüberhinaus auch noch durch ein Vorwärmrohr des Luftfilters verdeckt. Oft ist in der Nähe der Benzinpumpe alles verklebt mit einer Mischung aus Öl und Benzin. Kein schlimmer aber ein ärgerlicher Defekt!

Rumpfmotor: Im Gegensatz zu den "kleinen" Motoren problemlos. Bei normaler Fahrweise und regelmäßiger Wartung sind durchaus 250000 Km drin. Sind erst einmal 100000 Km erreicht, klingen die Motoren oft etwas blechern, dies ist aber meist kein Grund zur Beunruhigung. Evtl. haben Nockenwelle oder Ventilstößel schon bessere Tage gesehen. (Dann öfter nach Ventilspiel sehen, Öl 20 W 50 fahren) Manchmal kann es aber auch alleine an einem billigen, dünnen Auspuff liegen. Generell läßt sich sagen: verlischt die Ölkontrollleuchte sofort, dann ist es O.K., geht sie erst bei höherer Drehzahl aus, dann liegt vermutlich Lagerverschleiß vor. Kolben und Zylinder halten meist das ganze Motorleben. Ersatz ist teuer. Gleiches gilt für die Zylinderköpfe. Risse zwischen den Ventilen oder den Zündkerzen treten fast nie auf, tückischerweise jedoch in den Auslaßkanälen. Dann können sich die Ventilfehrungen in Ihrem Sitz lösen, bzw. die Ventile sich im Sitz einarbeiten. Bei schwacher Leistung und gelegentlichem Ölbläuen kann dies der Fall sein. Ölverlust tritt häufig durch die Ventildeckeldichtungen auf, auch der vordere Simmering hinter dem Gebläserad neigt zu Undichttikeit, der Kupplungsseitige hinter der Schwungscheibe sowieso.

ALLGEMEINE DEFEKTE

Der Fahrersitz ist fast immer durchgesessen, der Bezug aber noch in Ordnung. Ab 1974 zerstaubt die Schaumstoffpolsterung der Sitze, man sitzt darin wie auf einem Folterinstrument. Vernünftige Sitze sind schwer zu bekommen, besser aufpolstern lassen. Wellige, sich lösende Türverkleidungen rühren von fehlen den Plastikfolien in den Türen her, sie wurden bei Reparaturen oder Lautsprechermontage in den Vordertüren oft wegrationalisiert, nun wird aber die Verkleidung von innen naß. Defekte Fensterheber der Vordertüren sind sehr umständlich zu ersetzen. Drehfenster vorne und hinten mal öffnen, oft hält man die hinterher in der Hand. Je weniger verschiedene Schlüssel für den Bus, desto besser. Armaturenbretter sind oft total zerlöchert, Ersatz ist nicht unbedingt teuer, aber in gutem Zustand rar. Bei Campingbussen mit Hubdach auf Zustand des Zeltstoffes achten. Die umlaufende Gummidichtung der "großen" Westfalia-Dächer bis 1972 ist nicht mehr lieferbar und muß aus teurer Meterware selbst gebastelt werden. Standheizungen in Fahrzeugen, die vor dem 1.10.75 zugelassen sind, müssen nicht im 10-Jahresrhythmus werkstattüberholt werden. Wohl aber alle neueren, der TÜV will Werkstattbescheinigung sehen - ist die vorhanden?! Schiebedächer, die nicht funktionieren, sind umständlich zu reparieren, Laufspindeln sind nicht mehr lieferbar. Schwarze und besonders rote Innenausstattungen sind selten, sind sie komplett? Reifen für den Bus sind leicht zu bekommen, aber nicht billig.

Pritsche, Doppelkabine, Kastenbus

Die Schwachstellen unterscheiden sich nicht von den anderen Fahrzeugen, lediglich einige Karosseriemängel kommen noch hinzu... Der allgemeine Pflegezustand dieser Fahrzeuge ist in der Regel noch übler, da sie aufgrund ihrer Ausführung nun mal echte Arbeitstiere, bzw. Baustellenfahrzeuge sind. Einziger Unterschied beim Kastenbus: Schiebetür und meist auch Heckklappe rosten, da ohne Fenster, weniger häufig durch. Typische Verladebeulen, die von innen nach außen gedrückt sind, sind ärgerlich, aber nicht gerade selten.

Die Pritschenaufgaben der "offenen" Karosserievarianten sind oft zerdrückt, auch die Ladebordwände sehen in der Regel schlimm aus. Lieber kleinere Durchrostungen als nach außen gebogene Bracken, sie sind fast nicht mehr zu reparieren. Ersatz ist sehr schwer aufzutreiben. Die großen Westfalia - Holzpritschen sehen oft noch etwas besser aus, häufig wurden diese Fahrzeuge von kleineren Markthändlern oder Gärtnereien gefahren, die sie

etwas besser pflegten. Auf vermodertes Holz achten. Eine übliche Roststelle ist bei diesen Fahrzeugen eine durchgerostete Kabinenrückwand, dort, wo die Pritsche ansetzt.

Hinter die Sitze gucken! Die "Tresorklappe" auf der Beifahrerseite ist leider fast immer defekt. Auch hier muß man in der Regel die Alte instandsetzen, da ein brauchbarer Ersatz zu vernünftigen Preis zu kriegen ist.

Diese Kaufberatung stammt von einem mir nicht bekannten Autor und war im Bus Kurier Ausgabe 13 (12/97) abgedruckt.

Der Bus Kurier ist die Vereinszeitschrift der [Interessengemeinschaft T2-Freunde des VW-Busses 1967-79](#)

Sollte der Autor nicht mit dieser Veröffentlichung hier einverstanden sein, bitte ich um kurze Nachricht, der Artikel wird dann (leider) entfernt.

Seite wurde mit einem OCR-Programm erstellt, Schreibfehler bitte mitteilen.

WA 07.07.98