

Ein braver Bursche

Wie schon seine Vorgänger erfreut sich der VW Bus T3 eines beachtlichen Liebhaberkreises. Mancher T3 ist topgepflegt und wird nur bei Sonnenschein bewegt, doch die meisten sind noch fast täglich im Ein-

satz. Wir beleuchten die Kosten für Reparatur und

Wartung der Technik. Der Zahnriemen des treibt die Nocken-



treibt die Nockenwelle und die Einspritzpumpe an. Laut Werksvorschrift muss der Zahnriemen alle 100.000 Kilometer oder alternativ alle acht Jahre gewechselt werden. Obwohl diese Arbeit mit knapp unter 300 Euro vergleichsweise günstig ausfällt, wird sie oft auf die lange Bank geschoben

satz. Wir beleuchten die Kosten für Reparatur und

Die dritte Generation des VW-Transporters kam 1979 auf den Markt und besaß zunächst noch luftgekühlte Motoren. In dieser Folge geht es um die häufiger anzutreffenden Versionen mit wassergekühlten Triebwerken, wobei der Schwerpunkt auf dem Dieselaggregat liegt. Die Diesel-Version des T3 gab es ab 1981. Ab Ende 1984 war ein 1,6-Liter-Turbodiesel-Motor mit der Typbezeichnung JX erhältlich, auf den sich die Preise in der Service-Tabelle auf der dritten Seite beziehen.

Eines gleich vorweg: Zu den kapriziösen Autos zählt der Bulli T3 nicht, obgleich für bestimmte Reparaturen technische Erfahrung und Fachkenntnis erforderlich sind. „Dazu zählt zum Beispiel eine Getriebeüberholung“, stellt T3-Spezialist Carsten Brunotte von der Bullizentrale in Kreiensen im südlichen Teil von Niedersachsen fest.

Natürlich setzt sich die T3-Szene auch aus sehr vielen Hobby-Schraubern zusammen. Doch wer zum Schrauben kein Talent oder keine Zeit hat, ist auf Werkstätten angewiesen und sollte wissen, was an Kosten auf ihn zukommen kann. Aber ungeachtet der Reparaturfreundlichkeit dieses Autos „kennt sich nicht jede beliebige Werkstatt mit dem T3 gut aus“, weiß Uwe Hennigs, der schon etliche Beispiele in Form unsachgemäß betreuter T3 in seinem Betrieb in Ummendorf bei Biberach an der Riss auf dem Hof hatte.

T3-EXPERTEN BEVORZUGEN

Wer also die Wartung seines T3 nicht selbst in die Hand nehmen will oder kann, sollte zunächst nach einem fachkundigen Monteur Ausschau halten. Und dann sollte er sich ein nicht allzu billiges und nachweislich regelmäßig gewartetes Exemplar leisten. Wichtig zu wissen ist zum Beispiel, wann der Zahnriemen gewechselt wurde, der im Falle des

RÖSTIGE HINTERACHSSCHWINGE

Nicht nur die Gummilager der Hinterachsschwingen leiden unter Verschleiß. Der Teller, auf dem sich die Schraubenfeder abstützt, besitzt Wasserablauflöcher, die sich zusetzen. Dann beginnt es zu rosten. Dieser Bereich ist schlecht einsehbar, man kann ihn ertasten, wenn man durch die Feder greift



GETRIEBE

Für den T3 gab es Vier- und Fünfganggetriebe. Heraustropfendes Öl zeigt, dass sie undicht geworden sind. Bei größeren Öllachen sollten sie neu abgedichtet werden. Oft bietet es sich dann an, auch verschlissene Synchronringe und Lager zu erneuern. Sollten allerdings weitere Bauteile defekt sein, kann es teuer werden

