

**VORDERACHSE**

Zu den oft erneuerungsbedürftigen Teilen der Vorderachse gehören die oberen und unteren Traggelenke. Oft sind die Gummis porös und rissig. Die Reparatur kostet etwa 250 Euro

Luft- oder Kraftstofffilter fallen beim T3 Turbodiesel recht günstig aus. Beim Prüfen des Ventilspiels stellt sich sehr selten Handlungsbedarf heraus, wobei für das Einstellen des Spiels unter Verwendung von Einstellscheiben laut Reparaturanleitung ein Spezialwerkzeug hilfreich ist.

Selbst das Erneuern der Wasserpumpe ist mit einem Preis von um 150 Euro recht günstig, wobei hier noch eine Besonderheit des TD erwähnenswert ist. Diese Version besitzt eine elektrisch funktionierende Zusatzwasserpumpe, die nach dem Abstellen des Motors das Kühlwasser weiter zirkulieren lässt, falls es zu heiß geworden sein sollte. Doch diese Pumpe ist eher selten defekt.

Etwas tiefer in die Tasche muss man greifen, wenn der Turbolader verschlissen ist und die dem Auspuff entweichenden blauen Rauchwolken für einen erhöhten Ölverbrauch sorgen. Dann fallen Kosten zwischen 650 und 850 Euro an.

Wer seinen Diesel stets mit Vollgas kilometerlange Autobahnsteigungen hinauf jagt, riskiert eine Überhitzung des Triebwerks und damit schwere Schäden, etwa in Form gerissener Zylinderköpfe. Die Montage eines

AT-Motors kann leicht über 3000 Euro kosten, aber mancher investiert dann lieber in einen gänzlich anderen Antrieb. Denn der Wunsch nach standfesteren und stärkeren Diesel-Triebwerken, die vor allem auch für eine grüne Umweltplakette tauglich sind, begünstigt das Geschäft mit Umrüstungen. „Beliebt sind 1,9-Liter-Turbodiesel oder TDI-Motoren“, sagt Brunotte.

Wie gesagt geht es hier vorwiegend um den Diesel, doch ein Manko des benzingetriebenen Wasserboxers sei nicht verschwiegen: „Die undicht werdende Wassermanteldichtung“, erklärt Hennigs und ergänzt: „Ein Austausch ist heikel und verlangt einen versierten Fachmann.“

UNDICHTE GETRIEBE

Mit Undichtigkeiten fallen mit der Zeit auch die im T3 installierten Vier- und Fünfganggetriebe auf. Oft sind dann ebenso die Lager und die Synchronringe verschlissen, was für Reparaturen im 1000-Euro-Bereich sorgt. Probleme beim Schalten lassen sich eventuell durch eine Revision der Schaltkulissee aus der Welt schaffen, wofür ein Überholersatz lieferbar ist.

Besonders beachten sollte man den Zustand der Hinterachsschwingen. Auf denen befinden sich die Federteller für die Schraubenfedern. Die Teller sind mit Ablauflöchern für das sich dort sammelnde Spritzwasser versehen, „doch oft sind die Löcher verstopft, und die Schwingen beginnen zu rosten“, warnt Brunotte. Er bietet den Einbau von intakten, sandgestrahlten und lackierten Schwingen für um 1000 Euro an. Es ist aber auch Neuware auf dem Markt, wobei dann allein eine Schwinge mit Gummilagern etwa 750 Euro kostet, zuzüglich Montage.

Irgendwann einmal fällig weil verschleißbedingt sind ferner neue Spurstangen-gelenke oder neue Traglager. Während die erste Reparatur für um 150 Euro zu machen ist, summieren sich die Kosten hinsichtlich der Traglager auf mindestens 250 Euro.

Ein spezieller Fall, zumindest beim Antriebsstrang, ist das Syncro-Modell. Hier können zusätzliche Teile verschleifen wie etwa die Visco-Kupplung, die im AT etwa 650 Euro kostet, als Neuteil 1600 Euro.

Nicht ganz billig ist übrigens auch die Montage einer überholten Servolenkung, die mit der Zeit gerne undicht wird. Diese Arbeit schlägt mit rund 400 Euro zu Buche, sofern keine Leitungen verrostet sind und daher ersetzt werden müssen.

Apropos Arbeit. Pech hat, wer an seinem T3 einen defekten Wärmetauscher oder einen fehlerhaften Bremskraftverstärker registriert. In beiden Fällen muss zum Austausch der Bauteile das Instrumentenbrett demontiert werden, was der Werkstatt mindestens einen Tag Arbeit und dem Besitzer eine Rechnung von rund 500 Euro beschert.

Immerhin, bis auf spezielle Dinge wie die seitliche Beplankung für den Carat lassen sich für den T3 fast alle Teile leicht beschaffen. Dies und die Wartungsfreundlichkeit stellen die wichtigsten Bedingungen dar, um mit einem T3 glücklich zu werden.

TEXT BERND WOYAL

BILD FACT

SERVICE-TIPP

Der T3 ist ein recht modernes Auto und besitzt daher keine Schmiernippel. Die regelmäßige Wartung beschränkt sich auf die üblichen Arbeiten. Beim Diesel sollte man etwa alle 15000 Kilometer das Kondenswasser im Kraftstofffilter ablassen. Der Filter wird alle 30000 Kilometer erneuert.

Unter den T3-Fahrern existiert eine rege Hobbyschrauber-Szene, die

ihre Erfahrungen auch in bestimmten Foren austauschen. Auf der IG T3-Seite (www.ig-t3.com) findet man etliche Links zu entsprechenden Foren, während auf der Seite www.t3-infos.de viele nützliche Informationen zu finden sind. Neben den genannten Werkstätten kümmert sich auch Volkswagen Classic Parts um die Teileversorgung (www.volkswagen-classic-parts).

