

Camper Vans

Das Magazin
für Kastenwagen
und Campingbusse

UNTERWEGS I

Hymerc
Sydney



€ 5,90

Österreich € 6,70 | Schweiz sfr 11,80
Belux € 6,95 | Frankr. / Ital. / Span. /
Port. (cont.) € 7,95 | Finnland € 8,70

Jet
NE

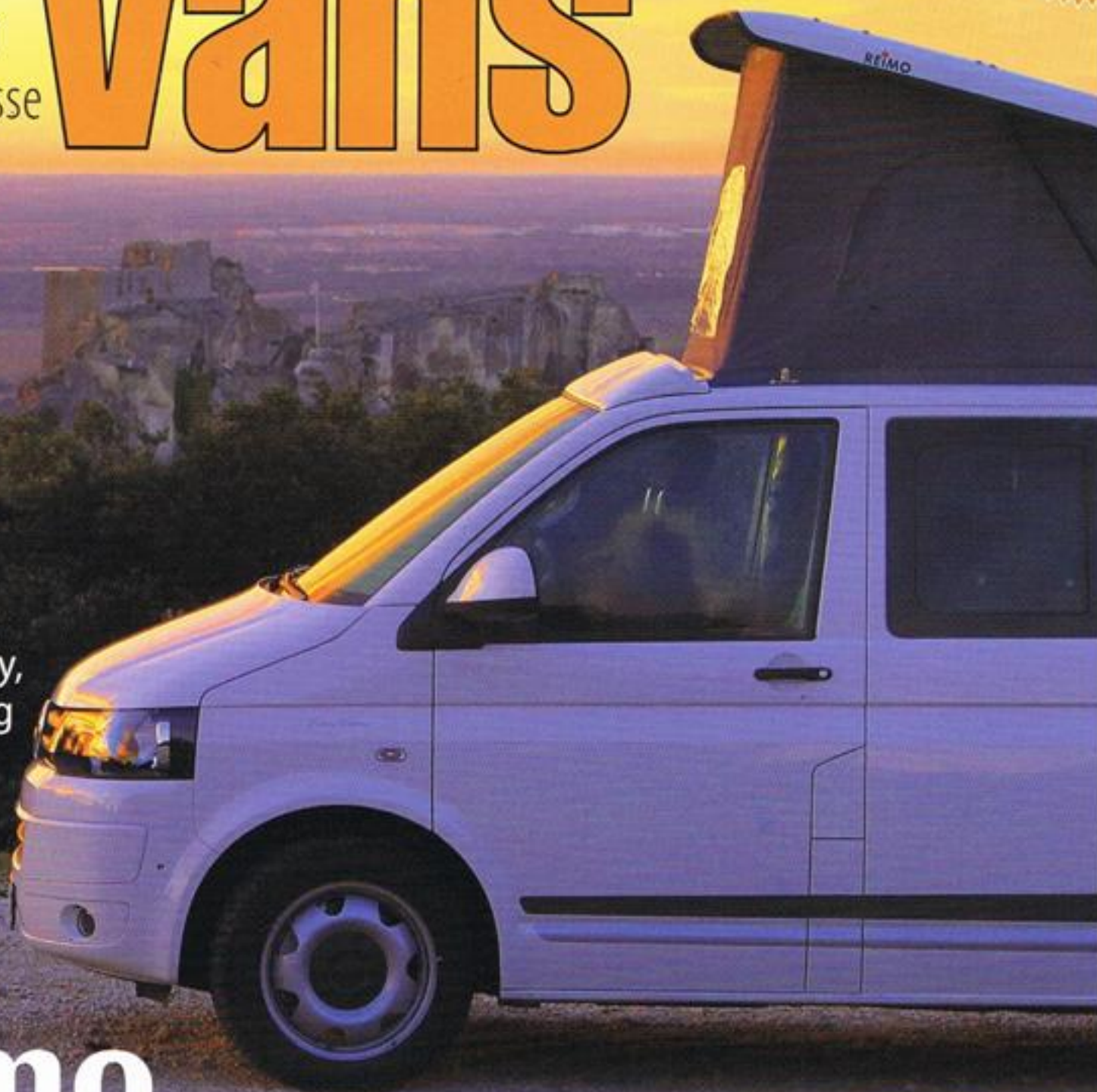


IM TEST

Pössl, Spacecamper,
Vantourer, VW Caddy,
La Strada, Weinsberg

NEU

Mercedes
Marco Polo
und Ford Transit



Reimo im Test

Für Alltag, Sport und Reise

SERVICE

8 Kocher für
draußen, Vorzelte
ohne Stangen



REISE Abenteuer Albanien

FORD NUGGET

Muss es der
neue sein?



KLASSIK

- Die Dehler-Legende
- G-Klasse-Camper
- Rost-Vorsorge



T3 dein Rost

Rost setzt dem T3 mächtig zu. CamperVans enttarnt Schwachstellen und gibt Tipps für den perfekten Rostschutz.

von Moritz Heitmann und Karsten Kaufmann

Rost hat schon so manch wertvollen T3 ruiniert. Nicht zuletzt, weil ihm VW werkseitig lästige Schwachstellen implantierte. Die sind, mehr oder weniger, an allen Bullis der Baujahre 1979 bis 1992 zu finden. Während die Modelljahre 1985 bis 1987 werkseitig den besten Rostschutz mit auf die Reise bekamen, vergeben Experten für die Versiegelung und Rostvorsorge der letzten Jahrgänge die schlechtesten Noten.

Grundsätzlich gilt aber, dass adäquate Rostschutzmaßnahmen den guten Zustand eines Youngtimers über lange Jahre hinweg erhalten. Selbst Bullifahrer, die massiven Rostbefall ihres T3 beklagen, werden nach der Lektüre dieses Artikels ein wenig aufatmen – denn CamperVans hilft mit wertvollen Tipps im Kampf gegen den Rost. Dieses Wissen hilft Ihnen beim Kauf Ihres Traum-Bullis ebenso wie bei der Restauration Ihres eigenen Fahrzeugs. Zudem sprach CamperVans mit Gerd Cordes von Timemax und Dirk Schucht vom Karosserieschutz-Depot. Zwei szenebekannte Profis, die mit viel Know-how und passenden Produkten der korrosiven Kraft des Rostes den Kampf angesagt haben.

Die zentralen Schwachstellen

VW setzte den T3 aus einzelnen Blechen zusammen und verschweißte diese von hinten – zahlreiche Karosseriefugen mit Dichtmasse bezeugen dies. Eine Bauart, die dem T3 sein charakteristisches Äußeres verleiht. Leider gründierte VW bei der Fertigung in Hannover die Bleche erst nach dem Verfugen, die Stoßstellen blieben unversiegelt und für Rost leicht angreifbar. Witterungseinflüsse verspröden Lack und Dichtmasse, Wasser folgt den Rissen zwischen die Bleche. Die Fugen beginnen von innen nach außen zu rosten. Still und heimlich, vor Blicken geschützt. Ist

der Rost erst einmal von außen sichtbar, ist der Schaden im Inneren weit größer. Dass bis auf die Türen und die Abdeckung der Schiebetürschiene kein Karosserieteil demontierbar ist, erschwert spätere Karosseriearbeiten. Mit diesem Wissen sollte man die Besichtigung seines potentiellen Wunschbusses angehen.

Die Frontpartie

An der Vorderseite treffen mehrere Bleche hinter der Stoßstange aufeinander. Fehlenden Rostschutz bezeugen hier häufig Rostblüten in Form von Blasenwurf unter dem Lack. Vorne wie an der Rückseite der Fuge mit den Fingern zu erfühlen. Hierzu von unten am Reserverad vorbei von hinten an die Fuge greifen oder kurz Reserverad lösen und einen prüfenden Blick direkt auf die Fuge werfen.

Während Steinschläge an der Front nur kleinere Mängel sind, gelten die unteren Ecken des Frontscheibenrahmens als ernst zu nehmende neuralgische Punkte. Hier sammelt sich Wasser am Steg der beiden Bleche, die die Scheibendichtung tragen. Knirscht es beim Druck auf die Dichtung, sind Rostlöcher sicher. Bei Fahrzeugen mit Hochdach ist die obere Kante des Scheibenrahmens Teil des Hochdaches, seine Dichtung häufig undicht. ➤

WUSSTEN SIE,...?

...dass Sie beim Entrosten mit dem Winkelschleifer mit Fächer- oder Schruppscheiben viel zu viel Metall abtragen und so wertvolle Blechstärke zu stark reduzieren?



Wenn sich die Experten von Timemax einen Kastenwagen vornehmen, bleibt dem Rost keine Chance.



Checkliste: Rost beim T3

Diese Tipps ergänzen Ihr Know-how für den Gebrauchtkauf. Diese Stellen sollten Sie daher zusätzlich unbedingt überprüfen. Wirft der Lack Blasen? Knirscht es beim Druck mit dem Finger?

Bulli-Experte Moritz Heitmann
gibt wichtige Tipps:

⚠ **Windschutzscheibe:** Untere Abdichtung prüfen. Wasser kann auch in den Fußraum eindringen.

⚠ **Fußmatten:** Sitzt Feuchtigkeit unter den Fußmatten?

⚠ **A-Säulen:** Hin und wieder mit Schaumstoff verschlossen (VW-Windgeräuschminderungspaket). Hohlraum überprüfen und versiegeln.

⚠ **Fahrtüren:** Zugesezte Abläufe öffnen, Hohlräume versiegeln.

⚠ **Trittschufen:** Gummimatten lösen oder von unten Kontrollblick (häufig für TÜV-Prüfung schlecht reparierte Stellen).

⚠ **Camping-Bullis:** Kanten aller nachträglich geschnittenen Serviceöffnungen checken.

⚠ **Unteres Ende Seitenteile:** Aufnahmepunkte für Wagenheber. Kritisch prüfen, da hier mehrere Bleche zusammenlaufen. Reparatur aufwendig.

⚠ **Entlüftung Kraftstofftank:** Hinter ihnen sammelt sich viel Dreck, der für Durchrostungen an den Sitzkonsolen sorgt. Prüfen lassen sich diese Stellen bei Transportern ohne Verkleidungen durch einen Blick auf die Konsolen, bei Fahrzeugen mit Teppich durch Druck auf die entsprechenden Stellen und Rütteln an den Ausgleichsbehältern.

⚠ **Ausstellbare Dreiecksfenster:** Müssen leichtgängig sein. Sonst Scheibenrahmen oder Scharniere mürbe. Ersatz ist teuer.

⚠ **Batteriestaufächer:** Unter dem Sitz unbedingt kontrollieren.

⚠ **Heckscheibenwischer:** Behälter teils undicht. Kondenswasser tropft von ihm auf darunterliegenden Falz.

⚠ **Hintere Ecke:** Blech unter Stoßstangen und Zustand der Fuge unter den Rückleuchten prüfen.

⚠ **Heckwischer und Waschdüse:** Zieren oft lästige Rostumrandungen.



Rückleuchten und Innenverkleidung des T3 sind entfernt – Hohlräume und Falze sind nun gut zugänglich



Mit einer langsam drehenden Zopfbürste hat der Monteur den Rost so gut wie möglich entfernt. Jetzt kann die Reparaturfarbe Timemax Paint Repair direkt aufgespritzt werden. Die Farbe stoppt Rostfraß derart verlässlich, dass sie vom Schiffs-TÜV, dem Germanischen Lloyd, geprüft und zertifiziert wurde.

Das Resultat ist ebenfalls Wassereintritt, oftmals verstärkt an den oberen Ecken.

A- und B-Säule

Bis zum Modelljahr 1984 waren die Türen nicht verzinkt – und wurden durch eindringendes Wasser auf Höhe der Radkästen sowie an den Unterkanten zerfressen. Hier helfen elastische und somit weitestgehend dichte Türschachtdichtungen der Kurbelfenster und offene Abläufe unten an den Türen.

Aufgewirbelter Dreck von den Reifen sorgt an den Gurtaufnahmen auf dem Radkasten für ideale Rostbedingungen. Ein kräftiger Zug am Gurt entlarvt Schwachstellen, der Blick von unten auf die Einschweißmutter den Rostbefall.

Schmutz setzt auch die Ecken von Radlauf und B-Säule zu oder sammelt sich hinter den Tankentlüftungsbehältern. Diese befinden sich rechts und links in den Radkästen sowie am Tankeinfüllstutzen. Dort sitzt eine dicke

Schicht Dichtmasse, durch deren Risse häufig Wasser eindringt. Ein Grund mehr, die Karosseriefugen genau zu inspizieren. Ein Griff hinter den Tankeinfüllstutzen fördert nicht selbsterhellenden Schmutz hervor. Hier wird oft gebastelt und nachlackiert. Originale Aufkleber, die auf die Kraftstoffart hinweisen, sind hingegen ein Indiz für die Originallackierung.

Die „Küchenfuge“

Häufig von Rost betroffen ist die Karosseriefuge auf der Fahrerseite zwischen B- und C-Säule. Sie ist eine der wenigen waagerechten Nahtstellen. Bei Campingausbauten und häufiger Nutzung zum Übernachten sammelt sich an dieser Stelle Kondenswasser, am nach unten offenen Schweller klebt oft feuchter Straßenschmutz und malträtiert Seitenwand sowie Außen- und Innenschweller. So muss der Bastler im Reparaturfall gleich drei Bleche erneuern.

Zwischen C- und D-Säule

Die Laufschiene der Schiebetür sitzt direkt unter der Seitenscheibe. Blech und Dichtung schützen kaum gegen Wassereintritt. Die meist festsitzende Schiene ist mit zwei

Rost im Fokus:

Vier Rostgrade helfen bei der Schadensdiagnose und der Auswahl entsprechender Korrosionsschutz-Produkte. Konservierungs-Experte Dirk Schucht vom Korrosionsschutz-Depot informiert zudem, welche Schutzmaßnahme bei welchem Fahrzeugzustand angesagt ist.

IST-ZUSTAND METALLCHASSIS:

Lackierter oder blanker, neuwertiger/rustfreier Rahmen

Maßnahme: Owatrol-Öl in die Falze, UBS 220 großflächig (gegebenenfalls auch Elaskon UBS schwarz).

IST-ZUSTAND METALLCHASSIS:

Rahmen mit rissigem Unterbodenschutz – relativ neuwertig

Maßnahme: Owatrol-ÖL großflächig anwenden, abschließend mit UBS 220 / UBS schwarz versiegeln.

IST-ZUSTAND METALLCHASSIS: Rahmen mit rissigem Unterbodenschutz – teilweise abgeplatzt, erste Rostblüten oder deutlicher Rost zu erkennen

Maßnahme: Rost und lose Beschichtung mit Handdrahtbürste abschrubben, dann komplett Owatrol-Öl und UBS auftragen.



Rostgrad 1



Rostgrad 2/3

Charakteristik: Flugrost sitzt zwar fest auf der Oberfläche, hat sich aber noch nicht tief ins Metall gefressen.

Maßnahmen: Abbürsten oder leichtes Abschleifen. Roststopper oder -umwandler können effektiv wirken. Oberfläche abschließend lackieren und versiegeln.

Charakteristik: Trotz harmloser Optik, der Rost sitzt tief im Blech. Selbst nach dem Abbürsten (silberne Fläche) erkennt man tiefen Porenrost.

Maßnahmen: Sandstrahlen mit Mischkorund wäre hier angeraten. Alternativ: Entrosten mit einer langsam rotierenden Drahtbürste oder einer Vlies-Scheibe auf dem Winkelschleifer.



Schrauben an der Unterseite befestigt, lässt sich aber vorsichtig nach oben entfernen.

Am Schiebetür-Einrastbolzen läuft Wasser durch sein nicht abgedichtetes Gewinde in die C-Säule und sammelt sich in Fahrtrichtung vor dem rechten Radlauf. Rost breitet sich entlang der gesamten Fuge und an den tiefsten Stellen der Radhäuser aus. Ist der werkseitig verbaute Gummistopfen von Rost umrandet, ist Karosseriearbeit unvermeidlich.

Die Lufteinlässe der D-Säulen sind in puncto Rost unproblematisch. Allerdings dringt hier neben Luft auch Regenwasser ein und findet weiter unten keinen Abfluss. Dafür, je nach Motorisierung, Steuergeräte (Benziner), Luftschläuche (Diesel links, Benzi-ner rechts) und Dämmmaterialien (vor allem Diesel späterer Baujahre ab 1989). Hier enttarnt ein Blick vom Motorraum oder der Unterseite aus, ob neue Bleche eingeschweißt wurden oder in Zukunft benötigt werden. Eine Bohrung an der tiefsten Stelle sorgt zukünftig für Abfluss.

Die Heckklappe

Die Heckklappe ist leicht zu tauschen, ein rostfreies Exemplar aber schwer aufzutreiben. Neben dem Scheibenrahmenrost, der ➤

WUSSTEN SIE,...?

...dass Unterbodenschutz auf Bitumenbasis austrocknet und mit der Zeit porös wird und Risse bildet? Feuchtigkeit unterwandert die lückenhafte Schutzschicht und greift mit ihrer korrosiven Zerstörungskraft im Verborgenen an.



Rostgrad 3/4

Charakteristik: Schuppiger Blattrrost bei dem sich lose Schichten schon mit dem Schraubendreher entfernen lassen. Der Rost drückt den Lack an den Rändern hoch, erste Durchrostungen sind zu erkennen.

Maßnahmen: Das Blech ist mit entsprechend hohem Aufwand gerade noch zu retten. Siehe Maßnahmen bei Rostgrad 2/3.



Rostgrad 4

Charakteristik: Aufgequollenes Metall mit häufig darunter versteckten Rostlöchern, daneben sichtbare Durchrostungen.

Maßnahmen: Hier muss das Blech großflächig herausgetrennt und ein neues Blech eingeschweißt werden.

Hier erklärt CamperVans exemplarisch am Radlauf, wie Rost professionell gestoppt und die Substanz des Fahrzeugs auf lange Jahre geschützt wird. Unterboden, Rahmen oder andere Bauteile werden von Timemax ebenso behandelt.



A Das Radhaus wurde oberflächlich mit dem Dampfstrahler und Bürste gereinigt. Alte Wachse oder alter Unterbodenschutz kleben noch an Blech und Achsen.



B Nach dem Abstrahlen mit Trockeneis präsentieren sich Lack und blankes Blech. Folien schützen Bremsen, Leitungen und Lack, die nicht behandelt werden sollen.



C Im Normalfall werden Unterboden und alle vier Radhäuser gleichzeitig mit Timemax Color behandelt, eine Mischung aus umweltfreundlicher Schiffsfarbe und Wirkstoffen aus dem Rostschutz-Fett. Hier die erste Schicht Timemax Color in Grau.



D Die zweite Schicht wird in schwarz aufgebracht. Durch den Wechsel des Farbtons wird erkannt, ob das Material überall deckend aufgebracht wurde.



E Nach dem Abtrocknen werden alle empfindlichen Stellen, wie Schweißnähte, Ecken und Kanten, zusätzlich mit dem Rostschutz-Fett TimeMAX 2000 behandelt. Das heiß aufgespritzte Fett mit hoher Kriechfähigkeit schützt empfindliche Stellen zusätzlich. Straßenstaub färbt es nach wenigen Wochen ebenfalls schwarz.

Rissige Fugen schützen

Karosseriebewegungen und Witterungseinflüsse zermürben Dichtungen. Einmal rissig, kriecht Wasser hinein und trifft an den Falzen auf nacktes Blech. Timemax Move ist eine zähe, konzentrierte Essenz. Mit harziger Konsistenz klebt der Rostschutz wasserdicht auf den Fugen und kriecht langsam in die Fugen hinein. Dort stoppt das Mittel den Rostfraß. Optimal: Move über die warmen Sommermonate hinweg einziehen lassen. Ergänzend kann Move auch, wenn zugänglich, innen auf den Falz aufgebracht werden. Diese Anwendung ist eine attraktive Alternative zum Herausschleifen der Dichtmasse und einer aufwendigen Nachlackierung. Im Herbst kann Move komplett abgewaschen werden.



Obwohl der VW-Bus vor Kurzem neu lackiert wurde, ist der Lack über den Dichtnähten schon wieder eingerissen. Der weiße Riss ist hier sehr deutlich zu erkennen. Etwas weiter unten zeigt sich schon wieder neuer Rost.



Mit einer Spritze trägt der Experte das honigartige Timemax Move dick auf die Dichtnaht auf.



Move kann mit dem Finger etwas glatt gestrichen werden. Wer es ordentlich macht, löst die Beplankung und bringt das Fett über die komplette Naht auf.



alle Fensteröffnungen des T3 gleichermaßen betrifft, gibt es bei der Heckklappe eine weitere entscheidende Schwachstelle: An der Unterkante sind Außen- und Innenform der Klappe verklebt und abgedichtet. Durch zahlreiche Öffnungen der Kabeldurchführungen läuft Wasser, sammelt sich auf der Dichtung und sorgt für irreparable Schäden. Schwer beladene Fahrradträger verwinden die Heckklappe, Rost an Schloss und Betätigung sind die Folge. Bei Isolierverglasung ist auf den Innenrahmen der Klappe zu achten. Hier kondensiert Schwitzwasser nicht an der

Scheibe, sondern am kälteren Blech. Hier rostet die Klappe dann von innen durch.

Blick von unten

Mit dem Schließen der Heckklappe endet die Karosseriebegutachtung, der Blick gilt nun dem Unterboden des T3. Er ist wesentlich seltener vom Rost befallen. Entscheidende Punkte sind der vordere und hintere Querträger sowie die beiden Längsträger/Schweller. Verbindungsstellen von Bodenplatte und Trägern sollten rostfrei sein. Rost sollte hier unbedingt zeitnah entfernt werden.

Ein kritischer Blick gilt der Dämmmatte der Motorraumschräge, darunter sammelt sich feuchter Schmutz. Von unten lassen sich Gurt- und Sitzbankaufnahmen ebenfalls leicht kontrollieren. Sie sollten absolut rostfrei sein.

Die Bleche rechts und links neben dem Motorraum, die vorderen Einstiege, Radläufe und Wagenheberaufnahmen sind Schwachstellen, die ein Blick von unten gut erkennt. Bei unfallfreien Fahrzeugen zeigt sich am Vorderwagen höchstens unproblematischer Flugrost an den Verstrebungen.

Einige Fahrzeuge lieferte VW mit einem Bitumen-Unterbodenschutz aus. Andere wurden von leichtsinnigen Besitzern später damit zugekleistert. Versprödet dieser Schutz, kriecht Wasser darunter, die Gefahr der Durchrostung steigt.

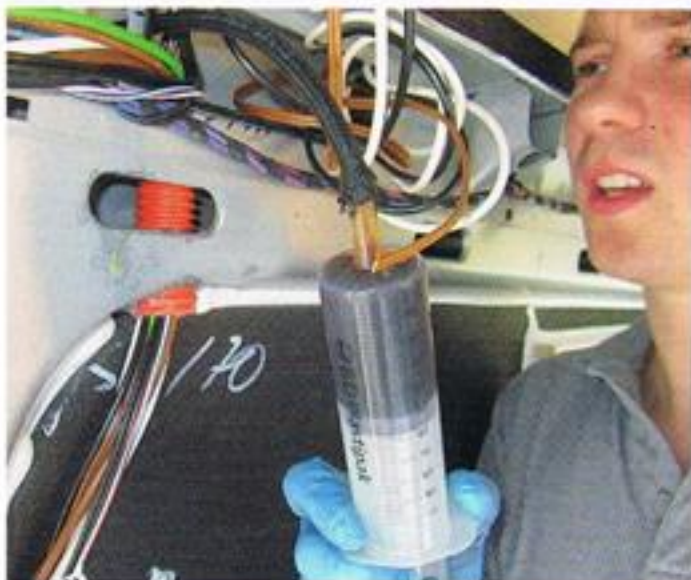
Ganz besondere Vorsicht ist bei Bussen mit werkseitigem VW- oder Westfalia-Hochdach geboten. Über undichte Dachluken eindringendes Wasser sammelt sich an der Verbindung von Karosserie und Hochdach. Bei Rost an der Dichtmasse, an der Unterkante der Regenrinne oder an der Oberkante der Heck-

WUSSTEN SIE,...?

...dass die häufig zum Entrosten mit dem Winkelschleifer eingesetzten Drahtbürsten zu hohe Temperaturen erzeugen und Rost und Metall zu einer nur scheinbar rostfreien Oberfläche verschmelzen? Es entsteht eine Oberfläche mit geschlossenen Poren. Hier können Rostumwandler nur schwer angreifen.



Rost ist nicht nur am T3 ein Problem – jeder Kastenwagen wird davon heimgesucht. Wer clever ist, schützt seinen Campingbus oder Kastenwagen rechtzeitig. Clevere Experten versiegeln vor dem Ausbau. Dann sind alle Ecken und Hohlräume problemlos zu erreichen.



klappenöffnung drohen viele Arbeitsstunden für die Reparatur.

Der überwiegende Teil aller T3-Busse wurde schon einmal (teil-)lackiert. Eindeutige Indizien hierfür sind fehlende Aufkleber und Dekore, überlackierte Anbauteile wie Tankstutzen und Lüftungsgitter sowie nachträglich lackierte Stoßstangen und Spiegel. Das muss nicht immer schlecht sein. Allerdings kaschiert Lack nicht selten Rost und mangelhafte Vorarbeit. Bei offensichtlichen Neulackierungen sollte der Blick daher noch genauer auf Fugen und anderen neuralgischen Punkten liegen. Wurde die Fugenmasse komplett erneuert, spricht viel für massiven Rostbefall. Häufig wurde dann rund um die Fugen gespachtelt, ein Zeichen von Pfusch. Ebenso wie fehlende Fugen. Wurden Vorarbeit und Lackierungen von der Werkstatt nicht durch Fotos dokumentiert, sollte man vom Kauf Abstand nehmen.

Links zum Thema

- www.korrosionsschutz-depot.de (Tipps zum Downloaden, Produkterklärungen)
- www.wohnmobil-rostschutz.de (Time-max erklärt Rostschutz und Produkte)

vielseitig unterwegs

Panorama Hochsitz

5 Sitz- und Schlafplätze

Kleiderschrank, isoliert und hinterlüftet

Integrierte Toilette

SpaceCamper Open

CARAVANING DESIGN AWARD WINNER

- Integriertes Heckzelt mit Warmwasserdusche
- Küche mit Kühlschrank, Spüle und Gaskocher
- Durchladekofferraum mit Lastenauszugschubblende

Ideal für aktive Menschen: PKW mit 5 Sitz- bzw. Schlafplätzen, Bettumbau in 2 Sekunden mit besonders breiter Liegefläche, Umbau zum Transporter in 2 Minuten. Kompakte Außenmaße - paßt auch auf schmale Plätze, Parkplätze und ...

● Schifdach wird durch Öffnen zum Hochsitz, um den Sonnenuntergang zu genießen, Events zu beobachten, oder für ein besseres Raum-Licht-Gefühl im Fahrzeug. ● Kleiderschrank hat 1,3m Hängehöhe und drei Regalfächer. ● Küche mit Spüle, Gaskocher, Schränke und Gasfeder-Tisch. ● Platzsparende, integrierte Trockentoilette - jederzeit einsatzbereit. ● Riesenkofferraum (700 Liter als 5-Sitzer und 4000 Liter als 2-Sitzer) mit Lastenablage und Durchladefähigkeit für Sportgeräte oder Baumarkt-Einkäufe bis 2,6m. Großer Kaltwassertank und Warmwasserboiler. ● In die Heckklappe integriertes Zelt für die Warmwasserdusche, n, als Nachtlager für den Hund oder einfach als zusätzlicher Unterstellraum. Hinweis: Aufzählung enthält auch optionales Zubehör. Weitere Infos: mail@spacecamper.de oder Tel. 06151/30 76 95 0

www.spacecamper.de