

Autor: Dipl.-Ing.Ralph Linkhoff

MEIN TYP3 UND ICH

Erfahrungen aus dem Leben

eines luftgekühlten VWs

Von Dipl.-Ing. Ralph Linkhoff

Inhaltsverzeichnis:

<u>Mein Typ3 und ich</u>	<u>1</u>
<u>1 Kaufentscheidung:.....</u>	<u>3</u>
<u>2 Fahrpraxis:.....</u>	<u>4</u>
2.1 Der erste Unfall:	4
2.2 „Schloß“freuden“:	5
2.3 Der zweite Unfall:	6
2.4 „Make up“:	7
2.5 Musikalische Hörgenüsse:	9
<u>3 Tuning:</u>	<u>11</u>
3.1 Erste zaghafte Versuche:	11
3.2 TYP 4 Motor im TYP 3	12
3.3 „Jetzt wird er schneller“:	16
<u>4 Total-Operation:.....</u>	<u>21</u>

1 Kaufentscheidung:

Als ich Mitte 1978 meinen Führerschein (für die damals gültige Klassen 3 + 4) ausgehändigt bekam, war ich noch knapp 2 Jahre von meinem Traumaauto entfernt. Im Mai 1980 überbrachte mein Vater, seines Zeichens VW Automobilverkäufer, die frohe Botschaft: In seinen Verkaufsräumen hatte er das passende Gefährt in Zahlung genommen und sofort für mich reserviert:

VW 1600 L Stufenheck, Fahrgstellnr. 311 2068451,Erstzulassung 11/1970, silbermetallic, 70000 km, 2. Hd. mit Motorschaden.

Das Fahrzeug hatte sofort mein Herz erobert und über die Kaufsumme in Höhe von DM 400,-- wurde man sich auch schnell handelseinig.

Um den äußerlich sehr guten Eindruck des Fahrzeugs auch mechanisch aufrecht zu erhalten, wurde ein Austauschmotor Aggregat Nr. T 151558X „eingepflanzt“.

Da er noch nicht TÜV-fällig war, wurde er bei der Zulassungsstelle auf das amtliche Kennzeichen RÜD-V486 zugelassen, um mich zunächst bei meinen täglichen Fahrten zum und vom Gymnasium sicher zu befördern.

Nach erfolgreich bestandenem Abitur wurde die tägliche Strecke auf 55 km einfache Fahrt von und zur TH Darmstadt erweitert. Auch hier war mein TYP3 ein zuverlässiger Begleiter, der ohne Murren bei einem durchschnittlichen Benzinverbrauch von ca. 9-10L Normalbenzin seinen Dienst verrichtete.

Neben den notwendigen Inspektionsterminen waren außerplanmäßige Werkstattaufenthalte sehr selten:

- Bei km-Stand 88500 wurde die hintere Bremsanlage komplett erneuert (Verschleiß)
- Nach 90 Tkm mussten Lenkungsdämpfer ersetzt und die Vergaseranlage neu abgedichtet werden.
- Die Kupplung wurde nach 100000km ausgetauscht.

Zusätzlich jobte ich neben meinem Studium an den Wochenenden als Fotograf, wobei ich auch auf meinen Typ3 angewiesen war, der mich bei den diversen Terminen immer pünktlich an mein Ziel gebracht hat.

2 Fahrpraxis:

2.1 Der erste Unfall:

Dieser Nebenjob brachte es mit sich, teilweise erst spät in der Nacht meine Arbeit zu beenden, um den Heimweg anzutreten. An einer eisigen Nacht im Januar 1981 passierte es dann. Um 2.00 Uhr morgens in der Innenstadt von Wiesbaden bei Tempo 60 km/h auf eine Stelle mit Glätte geraten, brach zunächst das Heck aus. Gegensteuern ließ das Heck nach der anderen Seite ausbrechen, nochmaliges Gegensteuern und ich schlitterte endgültig querstehend über eine Kreuzung, bis mich eine 15 cm hohe Bordsteinkante zum sofortigen Stillstand kommen ließ.
Bilanz:

- ❖ **Rechter hintere Achslenker verzogen**
- ❖ **Radwelle gebrochen**
- ❖ **Radnabe abgerissen**
- ❖ **Bremstrommel verzogen**
- ❖ **Felge deformiert**
- ❖ **Achslager zerstört**
- ❖ **Gummilager nur noch in Teilen vorhanden**
- ❖ **Spur verzogen**

Es waren nur noch die Radkappe und der Getriebeflansch unbeschädigt! Die Reparatur belief sich auf knapp DM 1.000,-- .

2.2 „Schloß“freuden“:

Kurz nacheinander quitierten die Schlösser ihren Dienst. Zunächst brach der kleine Sicherungstift im Zündschloss, wobei der Schlüssel sich zwar noch hineinstecken aber nicht mehr herumdrehen ließ. Der Schaden war nicht mehr zu reparieren, daher neues (gebrauchtes) Schloss = neues (Anlasser-) Glück.

Ärgerlich war hierbei nur, dass mein TYP3 sich nicht mehr von der Stelle bewegen ließ und ich ihn in die nächste Werkstatt abschleppen lassen musste. Für die 500m berechnete das Abschleppunternehmen glatte DM 60,-- + Mwst. Daraufhin trat ich sofort in den ADAC ein, bei dem ich immer noch Mitglied bin.

Als nächstes verklemmte sich die Feder im Handschuhfachschloss, die durch mehrmaliges Drehen desselben sich immer mehr verformte und sich verlängerte, bis die Kraft nicht mehr ausreichte, den Hebel aus der Verrastung herauszuheben. Auch hier brachte nur ein Ersatzschloss den gewünschten Erfolg.

Zu guter letzt brach der Schlüssel beim Öffnen der Fahrertür ab, wobei das spitze, untere Ende im Schloss steckengeblieben ist. Zum Glück hatte ich noch die zum Zündschloss passenden Fahrertür- und Beifahrertürschlösser, sodass ich nicht vier verschiedene Schlüssel zum Öffnen, Schließen und Starten benötigte.

2.3 Der zweite Unfall:

Im Herbst 1981 wurde die Festigkeit meines TYP3 von einem abbiegenden älteren Fahrzeuglenker, der die Vorfahrtsregelung missachtete, geprüft. Der Schaden war beträchtlich, die Rechnung der VW Werkstatt liest sich so:

- ✓ **Abschlußblech vorn ersetzt, lackiert und montiert**

- ✓ **Seitenteil instandgesetzt, Blech angefertigt**

- ✓ **Kotflügel Neuteil ersetzt, lackiert und montiert**

- ✓ **Diverse Kleinteile wie Frontscheinwerfer, Dichtungen, ...**

Nach einigen diversen Schriftwechseln mit der gegenerischen Versicherung wurden mir die Reparaturkosten in Höhe von DM 1.715,-- komplett erstattet.

Mein Typ3 wurde Stück für Stück neuwertiger und natürlich auch wertvoller...

Darüber mehr im nächsten Kapitel.

2.4 „Make up“:

Zur Aufwertung besorgte ich mir einen Satz Weißwandzierringe. Vor der Montage wurden die Felgen gesandstrahlt, mit Epoxydharz versiegelt und anschließend aus der Spraydose mit AUDI Lack kupfermetallic farblich endbehandelt.

Je ein reflektierende Aufkleber mit „VW“ Schriftzug auf Fahrer- und Beifahrertür gaben dem Fahrzeug eine persönliche Note und von Bekannten erhielt er den Spitznamen „Silberpfeil“, der natürlich aufgrund seiner Technik völlig ungerechtfertigt war. (Er sah halt im Stand so schnell aus!!)

Auf die vordere Stoßstange montierte ich zwei Nebelscheinwerfer sowie zwei Hella Fernscheinwerfer. Die serienmäßigen Frontscheinwerfer wurden durch H4-Scheinwerfer aus einem VW Käfer ersetzt, da mich immer häufiger Fahrzeuge durch Ihr Fernlicht blendeten, und auch nicht durch Betätigung der Lichthupe davon abbringen ließen. Dies änderte sich schlagartig, als ich die vorderen vier Glühlampen durch 100/80 W H4 Halogenbirnen ersetzt habe, und somit ein Fernlicht von 400W die Straße (und die Umgebung) weiträumig ausleuchtet.



Mittels einer Hirschmann Motor Antenne Typ Hit Auta 7800 entfiel auch das lästige Aus- und Einfahren der Antenne per Hand. Aber das Einfetten, besonders vor den Wintermonaten darf man nicht vergessen!

Kosten dieser Umbauaktion:

Komponente	Preis [DM]
Felgen sandstrahlen	40,00
Epoxydharz + Lack für Felgen	20,00
Weißwandringe	80,00
Aufkleber	10,00
Nebelscheinwerfer	100,00
Fernscheinwerfer	150,00
H4 Birnen (4 Stück)	120,00
Motorantenne	185,00
Gesamt	705,00

2.5 Musikalische Hörgenüsse:

Trotz des verbesserten Senderempfangs durch die elektrische Autoantenne vermochte das serienmäßige Blaupunkt Autoradio nicht meine Höransprüche zu befriedigen. Im September 1983 wertete ich daher den Innenraum mit einer HiFi-Stereoanlage, bestehend aus folgenden Komponenten, aus:

- ◆ **Kassettenspieler Pioneer KP-717 G**
- ◆ **Verstärker - Endstufe Pioneer GM-4 2x 20 W**
- ◆ **Verstärker - Endstufe Pioneer GM 120 2x 60 W**
- ◆ **Canton- Lautsprecher HC 100**
- ◆ **Canton Pullmann Lautsprecherbox**
- ◆ **Pioneer Überblendregler CD-606 zur gleichmäßigen Verteilung des Raumklangs**

Für schlappe DM 1.500,-- war dies der ultimative Hörgenuss für damalige Verhältnisse. Heutzutage ist diese Anlage nicht mehr als der Standard vieler moderner HiFi Anlagen im Auto.

Die Verstärker – Endstufe montierte ich unter die Rücksitzbank, den Kassettenspieler auf eine mit Holz verstärkte KAMEI Ablagekonsole auf dem Mitteltunnel und die beiden vorderen Lautsprecher in den Nischen unter dem Armaturenbrett an den Innenblechen der Kotflügel. Der ca. 1m lange Canton Pullmann (bestehend aus 4 Lautsprecherboxen mit einem ausgeklügelten Bassverteilungssystem) ist so gestaltet, dass er auf die Hutablage gelegt wird. Eine Verschraubung ist nicht notwendig, da er durch sein Eigengewicht gehalten wird. Für die damaligen Verhältnisse war das damit erzielte Resultat erstaunlich. Bis heute ist diese Anlage in meinem TYP3 installiert, obwohl weitaus bessere Systeme auf dem Markt erhältlich sind.

Als angehender Maschinenbauingenieur interessierte mich natürlich auch die Abfrage der verschiedenen technischen Parameter. Die logische Konsequenz war die Anschaffung von Voltmeter, Temperaturanzeiger inkl. Geber und Ölsieb, das nach VDO Einbaueinleitung noch für den Geber präpariert werden muss.
(Für Interessenten kann ich diese Anleitung zur Verfügung stellen.)

Anfang 1983 spendierte ich meinem „Silberpfeil“ neue Bremscheiben nebst Hauptbremszylinder, der sich abrupt verabschiedet hatte. Diese Investition von DM 400,- hinterließ ein großes Loch in meiner Haushaltskasse und stoppte vorerst weitere „Verschönerungsmaßnahmen“.

Nach etwa 60000 km bereitete der nun schon etwas betagte Motor einige Probleme und verlangte immer öfter nach Einstellmaßnahmen von:

➤ **Vergaseranlage**

➤ **Ventilsteuerung**

➤ **Zündung**

➤ **Kolbenkompression**

Um die Werkstattkosten im Rahmen zu halten, besorgte ich mir ein:

- Vergaser- Synchronisations- Gerät und einen
- Kompressionsschreiber

Mit ihrer Hilfe konnte ich den Motor wieder in einen alltagstauglichen Zustand versetzen. Trotzdem wuchs die Frage nach mehr Motorleistung. Aber wie??

3 Tuning:

3.1 Erste zaghafte Versuche:

Es stand fest: Mein Typ3 sollte schneller und stärker werden. Was aber konnte man tun? Für den Käfer gab es jede Menge Firmen und Teile, aber für den Typ3 ergaben sich keine Möglichkeiten. In Fachzeitschriften (weder in deutschen, noch in US Magazinen) fand ich auch nicht die erhoffte Information. Der Einbau eines Käfer-Motors erschien mir zu aufwendig und auch nicht standesgemäß: Schließlich ist der TYP 3 der **große** Bruder vom Käfer!

In dieser Zeit des Suchens um Mitte 1983 und der Verzweiflung nahe fand ich Kontakt zum Käfer- und- Buggy-Club Groß Gerau. Mit ihrem Know How und ihren Tuning Erfahrungen gab es auf einmal verschiedene Möglichkeiten der Motorisierung:

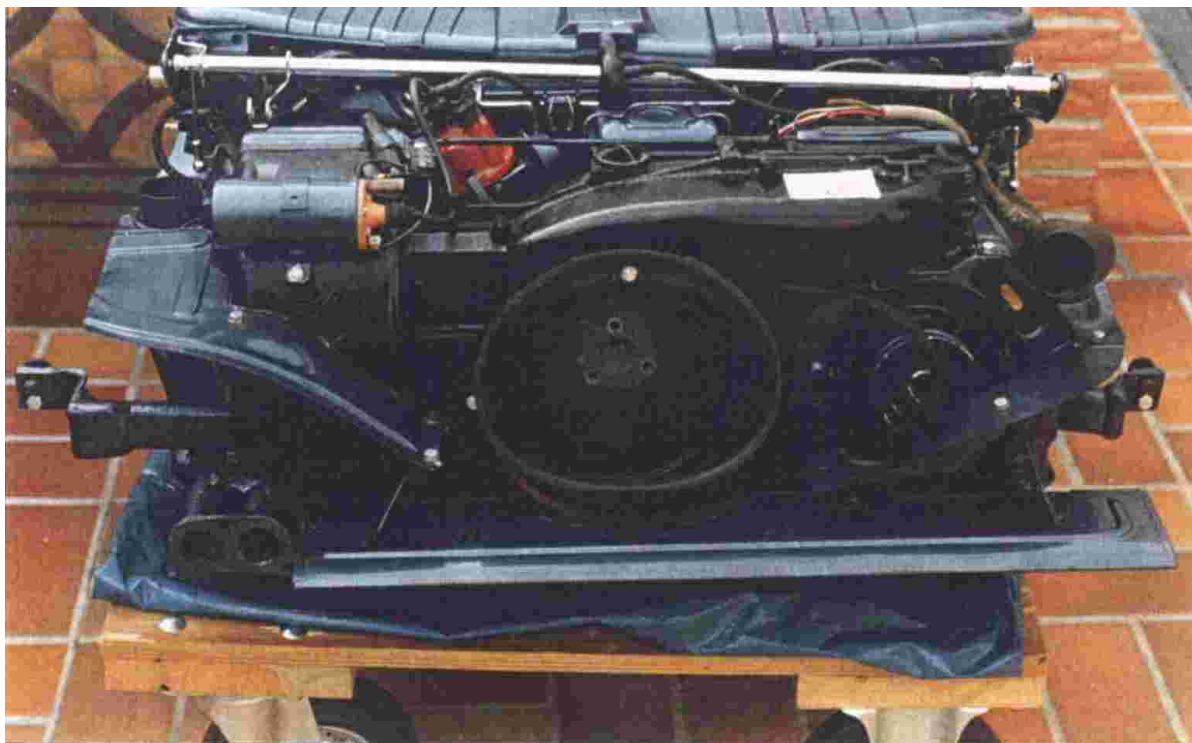
- ◆ Einbau eines Formel Super V –Motors (nicht ratsam, da überzüchtet)
- ◆ 1,7 L Typ 4 aus VW 411 oder aus VW Bus
- ◆ 1,8 L Typ 4 aus VW 412
- ◆ 2,0 L Typ 4 aus VW Porsche oder VW Bus (gedrosselt)

Alternativ sei hier noch die Möglichkeit eines 6 Zylinder Porsche 911 Motors genannt, der aber erhebliche Umbaumaßnahmen im Motorraum erforderlich macht.

Auf einmal hatte ich wieder Hoffnung, da ich auch recht preisgünstig an einen Typ 4 Motor mit 1,8 L Hubraum, Motor- Ident. Nr. AN 007058 (vom Schrottplatz für DM 400,--) gelangte. Dies geschah im Herbst 1983.

3.2 TYP 4 Motor im TYP 3

Der Motor stammte aus einem Unfall-412er (1,8 L Hubraum; 85 PS). Der Schrotthändler bestätigte, dass der Motor noch bis zuletzt gelaufen ist. Sein äußerlicher Zustand machte dennoch keinen ermutigenden Eindruck: Verölt, verschmiert, verdreckt und mit verrosteten Blechen präsentierte er sich in einem bedauernswertem Zustand. So wollte ich ihn auf keinem Fall als Antriebsaggregat in meinen Typ3 einbauen. Daher wurde die Rund-um-Verblechung abgeschraubt, teilweise mit der Trennscheibe, die Bleche glasperlengestrahlt bzw. durch neue ersetzt und anschließend verzinkt und BMW-blau-metallic lackiert. Ebenfalls in dieser Farbe wurden alle Anbauteile / Nebenaggregate des Motors lackiert, sowie das Gasgestänge verchromt. Die Kunststoff-Luftzuführungsschläuche wurden durch Aluminium Schläuche ersetzt. Neue Wärmetauscher (feuerverzinkt und mit Brennofenlack silbern lackiert), Dichtungen und einige neue elektrische (Kontakte, Öltemperaturfühler, Zündkabel und -kerzen,...) sowie mechanische (Halter, Bügel, VA- Schrauben,...) Teile „spendierte“ ich dem Motor ebenfalls. Für das Zweieinhalbfache des Anschaffungspreises sah der Motor nun (zumindest äußerlich) besser als neu aus.



Damit er nun auch im Fahrzeug seinen Dienst verrichten konnte waren umfangreiche Änderungsmaßnahmen erforderlich:

- ➔ Einbau eines Drehstrom-Reglers (DM 100,--), da nun Drehstrom-Lichtmaschine eine (mit wesentlich höherer Leistung) anstelle der Gleichstrom- Lichtmaschine ihren Dienst verrichten sollte.
- ➔ Je 1 Traverse zur Befestigung des Motors an den Aufnahmepunkten aus VW 411 und VW Bus auf erforderliche Länge gekürzt und zusammengeschweißt. Kostenpunkt: DM 200,-)
- ➔ Kupplung zusammengesetzt aus VW 412 und VW Bus 2,0L (215mm Mitnehmerscheibe!) kostete DM 200,--
- ➔ Hintere Drehstäbe vom TYP3 Variant für DM 80,--, um das höhere Motorgewicht zu kompensieren und eine bessere Straßenlage zu gewährleisten.
- ➔ TYP4 Kupplungsseil anpassen, neuer Ölthermostat-Geber

Nach mehreren Versuchen und geringfügigen Änderungen an der Motoraufhängung (übrigens ebenfalls verzinkt und BMW blau-metallic lackiert) passte der Motor hinein und sogar die Motorabdeckklappe ließ sich schließen! Öl einfüllen, Zündschlüssel rumdrehen und nach einigen Versuchen sprang der Motor sogar an. Fantastisch.

Dennoch gab es Probleme mit dem „neuen“ Motor. Die Leerlaufdrehzahl war im kalten Zustand nicht stabil. Im unteren Drehzahlbereich nahm er nur widerwillig Gas an, und er verlor einiges an Öl.

Also: Neue Stößelschutzrohre besorgt, und versucht die Vergaser zu synchronisieren. Als sich keine Verbesserung zeigte, suchte ich eine Vergaser-Fachwerkstatt auf. Die stellte fest, dass die Schwimbernadel des rechten Vergasers defekt war und mehrere Düsen (Leerlauf, Gemisch, Einspritzung) irreparabel verstopft und korrodiert waren. Nach weiteren DM 500,-- lief der Motor endlich zufriedenstellend und das Ölproblem war auch beseitigt.

Nach einigen Proberunden in der näheren Umgebung stand das größte Problem bevor:

Der Gang oder besser: Die Fahrt zum TÜV!

Hierzu erhielt ich auf Anfrage bei der Volkswagen Typenprüfstelle in Hannover im November 1984 eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für den Motor mit den Kennbuchstaben AN und einer Leistung von 85PS. Verschiedene Auflagen waren mit dem Schreiben des TÜV Hannover verbunden:

- Gürtelreifen an allen 4 Rädern
- Scheibenbremsen vorne
- Sitzplatzreduzierung auf 4 Personen
- Verringerung des zul. Gesamtgewichts um 130kg
- Zusätzliches Gewicht auf der Vorderachse

Mit diesem „Gutachten“ und dem KFZ- Schein des Autos meines Vaters (VW412 mit 85PS) fuhr ich am 29.04.85 (also ca. 1,5 Jahre nach Kauf des Motors) bei einer kleineren TÜV – Prüfstelle, die Fahrzeugabnahmen und KFZ- Brief-Änderungen durchführte, vor. In den vorderen Kofferraum hatte ich einen großen Wagenheber gelegt (als Zusatzgewicht für die Vorderachse).

Da mein Fahrzeug vor dem 1.1.1971 gebaut wurde, unterliegt er nicht den strengen europäischen Abgasvorschriften. Daher genügte eine normale Abgas-Untersuchung, bei der Zündzeitpunkt, Schließwinkel, Unterbrecherabstand, Leerlaufdrehzahl und CO- Volumen% gemessen werden, völlig.

Der TÜV Beamte prüfte die Unterlagen und sah keinerlei Probleme mit der Eintragung außer der Geschwindigkeit, die nicht im VW Schreiben angegeben war. Der 412 ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 158 km/h angegeben. Ich machte dem TÜV Prüfer glaubhaft, dass mein TYP 3 mit gleicher Leistung bei geringfügig geringerem Leergewicht nicht schneller als die beim 412 angegebenen 158 km/h fahren würde. Der Prüfer willigte ein (ohne Probefahrt!!) und seitdem ist mein TYP3 für 158 km/h freigegeben.

Dies ist umso erstaunlicher, da die Freigabe des VW Werkes für den TYP 3 zu dieser Zeit auf eine Leistung von 75 PS und max. 150 km/h sich beschränkte.

Zur Verbesserung der Straßenlage gönnte ich mir einen Satz Gabriel Gasdruckstoßdämpfer, die mit knapp DM 300,-- zu Buche schlugen, aber schon nach 1 Jahr undichte Stellen aufwiesen. Kein guter Kauf!

Mit dem neuen Motor gelang mir erstmals ein Benzinverbrauch unterhalb der 9L Marke, allerdings benötigte die Maschine Superbenzin.

Meine Freude währte jedoch nur kurz, genau gesagt zwei ganze Monate.

Bei einer Fahrt auf der A5 Darmstadt → Heidelberg und Tempo 140 stieg plötzlich die Öltemperatur gewaltig an und überschritt die 110° Marke. Es dauerte nicht lange, und die Motorleistung ließ erheblich nach. Ein weißer Qualm aus dem gesamten Motorraum signalisierte den Exitus des Motors:

Mehrfacher Lagerschaden.

Jetzt rächte es sich, dass ich den Motor nur äußerlich „renoviert“ hatte und nicht das Innenleben des Motors untersucht und erneuert hatte.

Kurzerhand wurde er vorübergehend stillgelegt, um die weiteren Aktivitäten zu planen und zu realisieren...

3.3 „Jetzt wird er schneller“:

Da mir mittlerweile auch die 85 PS nicht als ausreichende Motorisierung erschienen und ich einige Ersparnisse sammeln konnte, hatte ich mir zum Ziel gesetzt, dass ich zukünftig nicht mehr von Erzfeind Nr.1 (Golf GTI) abgehängt werden würde.

Nachdem ich mich über die verschiedenen bundesweiten Tuning-Betriebe informiert hatte, wählte ich die Firmen Fa. Sauer&Sohn in Dieburg und Heinz Willibald bei Pforzheim als die Fachbetriebe aus (Die Fa. Oettinger in Friedrichsdorf bei Frankfurt hatte ihr Programm damals schon auf wassergekühlte Motoren umgestellt und bot keine Komplettumbauten mehr auf dem Gebiet der luftgekühlten VW Motoren an. Daher kam diese Firma für meine Belange als **„nur echte VWs sind luftgekühlt“** – Fan nicht in Betracht!)

In einem Gespräch mit Heinz Willibald erfuhr ich, welche technischen Möglichkeiten es gab zur Leistungssteigerung meines „Silberpfeils“. Da sich die Eintragung auf die wesentlichen Daten Hubraum, Leistung, Gewicht und Höchstgeschwindigkeit beschränkten, hatte ich die Qual der freien Auswahl. Daher habe ich meinen Motor mit folgenden Komponenten bestücken lassen:

<u>WAS</u>	<u>WOHER</u>
❖ Kolben 103mm Durchmesser, geschmiedet	← Mahle
❖ Passende Zylinder	← Mahle
❖ Kurbelwelle 71mm, geschmiedet	← VW Ersatzteil 2,0L Bus
❖ 312° Nockenwelle	← Dr. Schrick
❖ 47mm Einlassventile	← Willibald
❖ 40mm Auslassventile, salzgefüllt	← Willibald
❖ Platin beschichtete Zündkerzen	← Willibald
❖ 44er IDF Doppelvergaser + Ansaugrohre	← Weber
❖ Stößel + Ventildfedern	← Sauer & Sohn
❖ Lichtmaschine 1000 W	← Valeo (Porsche 911)
❖ Luftfilteranlage	← Knecht
❖ Verteiler 050	← Bosch
❖ Thermostat “V”	← Dr. Schrick
❖ Ölkühler vorne unter Stoßstange montiert	← Mercedes 300 SEL 3,5
❖ Batterie 66Ah	← Bosch

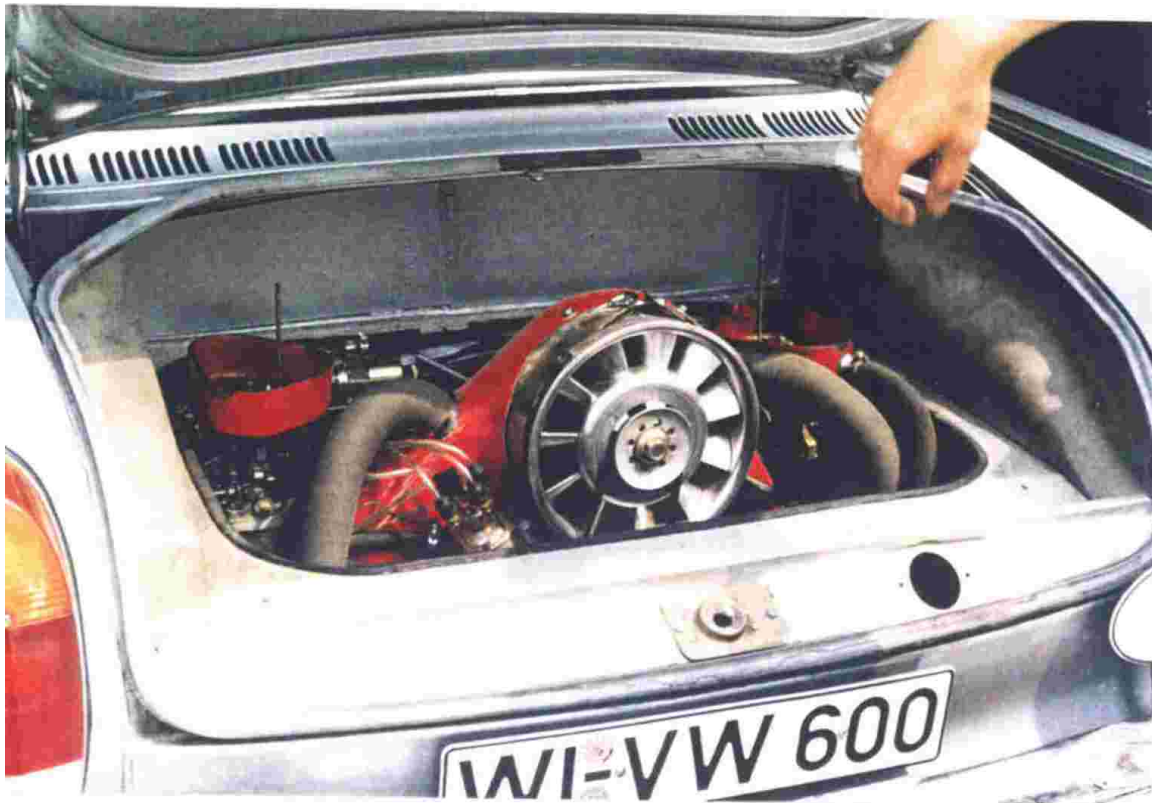
Bei der Fa. Sauer&Sohn in Dieburg ließ ich den Motor instandsetzen und mit den o.g. „Innereien“ aufarbeiten. Es wurden sämtliche Haupt-, Pleuel und Hauptlager ersetzt und die Lagerstellen geschliffen und poliert. Neue Ventile und –sitze eingebaut. Zudem wurden die Riemenscheibe und das Schwungrad erleichtert, plan geschliffen und gewuchtet.

Der so präparierte Motor wurde samt Fahrzeug zur Fa. Willibald zur Komplettierung (mit 911er Gebläserad und –kasten) und Einbau des Motors (mit Einpassung einer Feuerschutzwand zum Innenraum) sowie einer Eberspächer BN2 Benzin-Standheizung und einem überholten Porsche 911 5-Gang Getriebe geliefert, und zwar auf höchst abenteuerliche Weise: TYP3 per Laderampe der DB in Wiesbaden in einen gemieteten 7,5t LKW mit Kastenaufbau geschoben und befestigt; mit LKW zu Willibald fahren; dort keine Möglichkeit, den TYP3 zu entladen; nach Pforzheim fahren, um ihn per Laderampe der DB auszuladen; zurück im Mini- Convoy LKW - TYP3 – PKW (mit Willibald-Mitarbeiter) zurück zur Fa. Willibald. Der TYP3 musste in der Mitte fahren, denn er war ja nicht zugelassen!!



Die Eintragung des Getriebes sollte ebenfalls durch die Fa. Willibald erfolgen.

Ca. ½ Jahr nach dem Gespräch mit der Fa. Willibald im Juni 1986 war das Fahrzeug abholbereit und ich um den Betrag von DM 21.660,-- ärmer.



Da ich bei der Eintragung des TYP4 Motors gleich die 2-jährliche Hauptuntersuchung mitmachen ließ, konnte ich das Fahrzeug nun sofort beim Straßenverkehrsamt anmelden. Mein „Silberpfeil“ bekam das amtliche Kennzeichen: **WI-VW 600.**

Dies passte hervorragend zu meinem TYP 34 Karmann Ghia: WI-VW 300.

Es begann ein Jahr voller Freude mit meinem „Silberpfeil“, der mittlerweile seinem Namen doch schon Ehre machen konnte und auf einigen VW Treffen Beachtung fand. In den Fachzeitschriften VW Trends (Dezember 1986 /USA) und VW + AUDI Sports (Januar 1987 / UK) erschien je eine Kurzreportage über mein Fahrzeug.

Das Fahrwerk war noch nicht optimal und als die Gasdruckstoßdämpfer ihren Geist aufgegeben hatten, besorgte ich Koni-Stoßdämpfer und zwar:

Rote, einstellbare für vorne +
Gelbe für hinten.

So ausgerüstet wollte ich am jährlich wiederkehrenden 402m Beschleunigungsrennen teilnehmen!

Auf dem Weg zum Käferblasen 1987 in Giebelstadt bei Würzburg platzte mir der rechte Hinterreifen. Das Fahrzeug blieb Gott sei Dank stabil und brach nicht seitlich aus, obwohl der Gummi und teilweise das Drahtgewebe sich aufgelöst hatten.

Die 165er Serienbereifung war wohl doch nicht für eine derartige Kraftübertragung und Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h ausgelegt.

Nachdem der Reifen gewechselt war, konnte ich meine Fahrt fortsetzen und am ¼ Meile Beschleunigungsrennen auf dem Fliegerhorst in Giebelstadt teilnehmen. Dort wurden mir aber schnell meine Grenzen aufgezeigt, denn es gab noch schnellere Käfer und artverwandte Fahrzeuge.

Im August 1987 fuhr ich mit Freundin zum großen Treffen des VW Käfer Teams nach Göppingen. Es war ein hervorragend organisiertes Treffen mit über 400 Fahrzeugen aus ganz Europa! Mit Begeisterung waren wir dabei und wollten gerade zum Corso durch Göppingen antreten, als beim Starten meines „Silberpfeils“ der Motor aus voller Kehle die mir mittlerweile so vertrauten und doch so abscheulichen Geräusche „klack- klack- klack“ von sich gab. Das war es dann mit dem Käfertreffen. Der mit etlichen Lagerschäden (vermutlich vom Käferblasen herrührend) gebeutelte Silberpfeil wollte nicht mehr. Ein hilfreicher Käfer Fan bot mir seine Hilfe an. Ich kaufte ihm einen 1600er Typ3 Motor ab und wir fuhren zu seinem Teilelager, während meine Freundin auf seinen Stand aufpassen und den Verkauf seiner Ware vorantreiben musste. Aber wir hatten keine andere Wahl. Mangels einer Hebebühne wurde der Typ3 mittels eines Gabelstaplers in die Höhe befördert, Typ4 Motor raus, Typ3 Motor rein, Elektrik angepasst und nach 6 Std. Arbeit konnten wir endlich den Heimweg antreten. Leider waren die Vergaser nicht synchronisiert und so gab es nur die „Vollgas oder der Motor stirbt“ Regel und das 350 km weit! Durchschnittsverbrauch um die 20L, allerdings Normalbenzin.



Daheim angekommen wurde er wieder einmal vorübergehend stillgelegt, um die weiteren Aktivitäten zu planen und zu realisieren...
(Den Typ4 Motor holte ich einige Wochen später in Göppingen ab.)

4 Total-Operation:

Ich zog einmal Bilanz:

- ➔ Der Motor war ausgebaut, nicht funktionsfähig.
- ➔ Der Lack hatte im Laufe der Jahre arg gelitten, die Farbe platzte überall ab.
- ➔ Das Fahrwerk (insbesondere Reifen und Bremsen) standen dem Leistungspotential völlig hilflos gegenüber.
- ➔ Der Innenraum war stark beansprucht (Polster und Kunststoffteile)

Ergo: Zerlegen, erneuern, wieder aufbauen → sprich Restauration!

Der Motor wurde zur Instandsetzung an die Fa. Sauer&Sohn übergeben.

- Analyse:
- Kurbelwelle mehrfach gerissen
 - Pleuel und Ölpumpe defekt
 - Nockenwellenlager zerstört
 - Kolbenringe abgeschert
 - Zylinderköpfe angerissen

Für DM 3.200,-- wurden die Teile erneuert und der Motor wieder aufgebaut.

Das Getriebe war im Juni 87 mit neuem Radsatz 1.Gang und Dreistern / Schaltgabel für DM 1.800,-- überholt worden. Daher:

Getriebe einpacken und erst kurz vor Einbau des Motors wieder auspacken.

Beim Zerlegen der Karosserie fiel dann trotz gerade erhaltener 2-jähriger TÜV Plakette folgendes auf:

- Beide Tür - Außenschweller stark korrodiert. Innenschweller nur noch teilweise vorhanden.
- Seitenschweller vorne links im Bereich Tankeinfüllstutzen durchkorrodiert
- Seitenschweller vorne rechts im Bereich Einstieg stark korrodiert
- Abschlußblech im Bereich der Reserveradmulde durchgerostet
- Rostfras an den hinteren Seitenschwellern
- Rostfras im vorderen Kofferraum an der Mulde für das Scheibenwischer-gestänge

Ich war richtig froh, dass ich mit der Restaurierung begonnen hatte.

Glück hatte ich auch, dass ich sowohl die beiden vorderen Seitenteile als auch das Abschlußblech als Original-VW Ersatzteil bekommen konnte. Ich entschloss mich, auch sämtliche Gummi- und Kunststoffteile mit original Ersatzteilen auszutauschen, sofern noch bei bundesdeutschen VW Händlern vorhanden. So bekam ich nach und nach meine Teile aus den verschiedensten Standorten deutscher VW Händler zugeschickt.

Die Liste der ausgeführten Blech-Arbeiten würde ein Buch füllen, daher sind hier nur die wichtigsten Arbeiten aufgezählt:

Das Bodenblech wurde demontiert, sandgestrahlt , flamm-spritzverzinkt und innen und außen in Wagenfarbe lackiert.

Neue vordere Seitenteile (mit eingeschweißten VA Muttern zur Aufnahme der Kotflügel) und ein neues Abschlußblech wurden eingeschweißt und an den rostgefährdeten Stellen mit Rostschutzmittel eingestrichen.

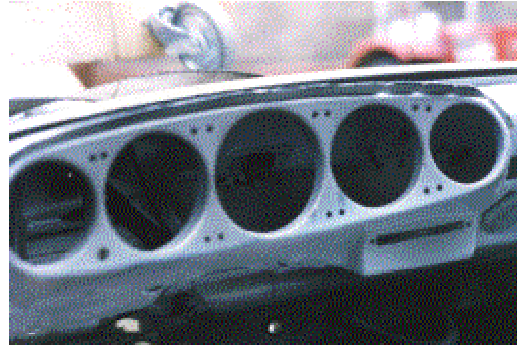
An den vorderen Kotflügeln wurden die Ausschnitte der Blinker zugeschweißt und das Blech in x-, y-, und z-Richtung für die Aufnahme der Blinker der 1. Typ3- Generation vorbereitet.

In die Motorhaube (hinterer Kofferraum entfällt ja wegen des stehenden Lüfterrades!) wurden Lüftungsschlitze vom Simca Rallye 2 eingepasst.

Die Hohlräume der Karosserie wurden mit PU-Schaum ausgeschäumt und anschließend mit Rostschutzfarbe versiegelt.

Das Armaturenbrett wurde herausgetrennt und durch ein original Armaturenbrett vom Porsche 911 ersetzt, wobei allerdings der Aschenbecher und eine Lüftungsausstrittsdüse entfallen musste. Zum Einschweißen wurde das 911er Armaturenbrett zwischenzeitlich mit 11 Spannzangen fixiert. Darin sehen die auf der Veterama erstandenen 5 Porsche 911 Instrumente wie original montiert aus. Achtung: Der Drehzahlmesser muss auf 4 Zylinder umgerüstet werden!

Beide Achskörper wurden komplett zerlegt, gestrahlt, mit Neuteilen (soweit möglich) wieder aufgebaut, mit Rostschutzfarbe eingestrichen und anschließend in Wagenfarbe lackiert.



Zum Schluss wurde Karosserie und Bodenblech mit 4 Schichten Buntlack und 2 Schichten Klarlack versehen. Den Lack suchte ich aus Original VW Farbtabelle aus: VW-Blau L 633

Es begann die feierliche Stunde des Projektes: Wir bauen uns ein Automobil aus Teilen zusammen.

Zunächst bekam er einen neuen Namen: Aus „Silberpfeil“ wurde „Blue Bird“.

Nach ca. 14 Tagen Austrocknungszeit wurde Zug um Zug mit dem Zusammenbau begonnen. Da ich nur an einigen Wochenenden im Jahr Zeit dazu hatte, zog sich die Komplettierung meines Typ3s entsprechend in die Länge.

Zunächst wurde das Fahrgestell komplettiert:

- ✓ Vorderer und hinterer Achskörper in Bodenplatte einsetzen
- ✓ Bremsanlage und Ölkühlerschläuche installieren
- ✓ Neue Dichtung zur Karosseriemontage verlegen und einkleben.
- ✓ Zunächst alte Räder vom Käfer montieren. → Fahrgestell ist rollbar!
- ✓ Lenkungsanlage einbauen → Fahrgestell ist lenkbar!
- ✓ Schaltgestänge und Getriebe „einpflanzen“. → Funktionsprüfung: o.K.
- ✓ Standheizung oben auf das Getriebe montieren. Diese wurde später wieder entfernt, da der TÜV Bedenken wegen des >10 Jahre alten Brenners anmeldete und die Freigabe verweigerte (Für den Preis eines neuen Brennelementes erhält man fast eine neue komplette Heizungsanlage!).

Als nächstes: Die Hochzeit: Karosserie mit Fahrgestell verbinden. Durch die Spritz-Verzinkung des Fahrgestells mussten geringe Verzugserscheinungen ausgeglichen werden. Dies verzögerte den weiteren Aufbau des Fahrzeugs, weil etliche Verbindungsschrauben zwischen Karosserie und Fahrgestell mehrere Male angezogen und wieder gelöst werden mussten!



Weitere Arbeiten folgten:

- ✓ Kotflügel mit VA Sechskantschrauben anschrauben.
 - ✓ Motor- und Kofferraumhaube (die Federn wurden verchromt) montieren.
Funktions- Check: Durch das Verchromen verlieren die Federn an Kraft:
→ Die Kofferraumhaube öffnet nicht mehr so weit wie zuvor.
 - ✓ Türen komplettieren, einbauen und Justieren der Schließgenauigkeit
 - ✓ Scheiben einpassen, wobei hintere Ausstellfenster eingebaut wurden
 - ✓ Elektrik-Leitungssatz verlegen. Dieser konnte neu nur noch von VW für den Käfer geliefert werden. Also mussten einige Kabelenden „verlängert“ werden. Die Parkleuchten wurden am Blinkgeber angeschlossen und übernehmen die seitliche Blinkfunktion, die durch den Wegfall der großen vorderen Blinker nicht mehr gegeben war.
 - ✓ Vordere und hintere Stoßstangen vom frühen TYP3 anbringen.
 - ✓ Ölkühler + Benzintank anschrauben und Schläuche anschließen.
- Damit war er aber immer noch nicht fahrbereit. Der Einbau des überholten Motors und Anschluss einer neuen 66Ah Batterie folgte. Funktionsprüfung: nach

etlichen Fehlversuchen, nachladen der Batterie und unter Zuhilfenahme eines Starthilfe-Sprühmittels gelang es, den Motor ins Leben zurückzurufen.

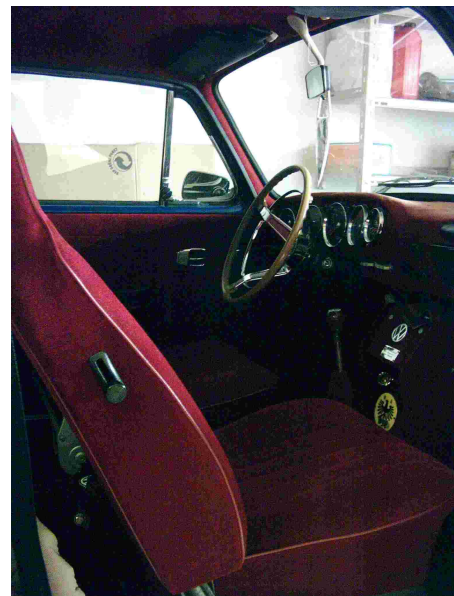
Der Zusammenbau eines Fahrzeuges gestaltet sich keineswegs so einfach, wie es aus dem Text scheinen mag. Vielmehr sind Rückschläge durch fehlende oder mittlerweile defekte Teile oder auch durch Montageschwierigkeiten (Reihenfolge nicht beachtet, Teile passen nicht mehr, Lack in den Gewindegängen, usw...) an der Tagesordnung. Hier hilft nur die Geduldsprobe, mit der man - zwar langsam - aber letztendlich doch sein Ziel erreicht.

Nun kann man sich vorstellen, wie froh ich war, als das „teilkomplettierte Puzzle auf Rädern“ wieder Geräusche machte. Ich weinte Tränen vor Freude!

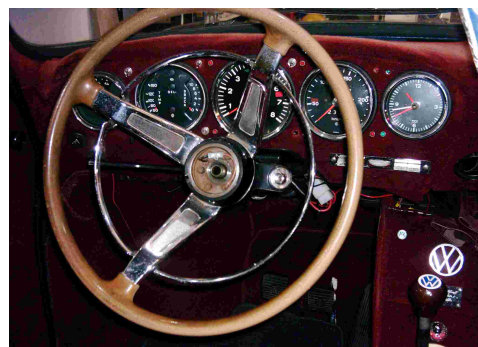
Jetzt wollte ich auch richtig wieder fahren können. Daher stand die Komplettierung des Innenraums als nächstes auf dem Programm:

Die komplette Polster-Ausstattung für Vordersitze, Rücksitzbank, Dachhimmel, Mittelkonsole für die Stereoanlage und Kofferraumverkleidung sind aus burgunderrotem Velours gefertigt und hergestellt in den USA. Von der gleichen Firma stammt der ebenfalls burgunderrote Teppich in Mercedes-Qualität sowie die aus schwarzem Kunstleder hergestellten Sonnenblenden und die in burgunderrot gehaltene Kunstlederabdeckung des Reserverades.

Das Armaturenbrett wurde ebenfalls mit dem gleichen Velours bezogen. Dieses werde ich aber noch überarbeiten, da sich noch kein Füllmaterial zwischen Blech und Velours befindet.



Die 5 Porsche 911 Instrumente wurden mit Chromringen ausgestattet und elektrisch angeschlossen.



In diesem Zustand habe ich vorsichtig erste Fahrversuche (natürlich auf abgesperrtem Gelände) unternommen. Das Ergebnis war nicht überwältigend (schließlich waren immer noch alte, ausgediente Reifen vom Käfer montiert), aber zufriedenstellend.