

Auto Bild

Klassik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

T3 Westfalia Joker

T3 Dehler 2+2

T3 Karmann Gipsy

T3 Multivan Redstar

T3 Reimo Hochdach

T3 Tischer Doka

T3 Atlantic Syncro

Die sieben coolsten Camper im Vergleich



S. 54

Der richtige VW T3 für Sie

JETZT IN DEUTSCHLAND: Amerikas irrstes Auto

GM Futurliner

S. 162



Alles über Oldie-Reifen

S. 144

VW T2 Ruthmann Steiger

Wer restauriert denn so was?

S. 168



7 Renault im



R16

Preis-Check

S. 126

Mercedes 220 SEb



Diese Cabrios machen glücklich

S. 10



Porsche 911

Morgan Three Wheeler

BMW 325i



Aurelia B24 Convertibile



Flaminia 2800 Berlina

S. 84



Stratos HF

Lancias ganze Pracht

Die genialsten und die elegantesten aus 110 Jahren



Lancia Fulvia Coupé



Reimo Hochdach von 1986

Der Eigenbau: vernünftige Basis
und ein ausgeglichenes Wesen



Tischer Doka von 1984

Der Entschleunigte: vielseitig
nutzbar, aber müde im Antritt



Westfalia Joker von 1980

Der Oldtimer: moderne Form,
aber klassischer Motor

COOLER CAMPEN

Die dritte Bulli-Generation ist vielseitig und wandlungsfähig. Und während T1 und T2 bald nur noch in Sammlungen stehen, bewährt sie sich nach wie vor tapfer in Alltag und Urlaub. T3-Camper gibt es eine Menge. Wir suchen den idealen

Karmann Gipsy von 1988

Der Großurlauber: Platz für vier, aber ein Hauch Spießigkeit



Atlantic Syncro von 1989

Der Vollendete: Allradantrieb und maximale Ausstattung. Kein Aber



Dehler 2+2 von 1990

Der Individualist: stylische Ausstattung, aber hausbackene Technik



Multivan Redstar von 1992

Der Kompromiss: viel Platz für Leute, aber wenig zum Wohnen

Camping ist wieder Kult, und Bullis sind schwer in Mode. Die ideale Verbindung beider Trends heißt VW T3. Das Erfolgsmodell der 80er- und 90er-Jahre ist das Bulli-Gesicht der späten alten Bundesrepublik.

In der Entwicklungsgeschichte des Vielseitigsten aller Volkswagen markiert der T3 den Übergang zwischen Gestern und Heute; er rettet Käfer-

technik in die Golfzeit. Als er 1979 auf den Markt kommt, rauschen im Heck noch luftgekühlte Vierzylinder. Als die Produktion 1992 endet, wechseln Motor und Antriebsachse von hinten nach vorn. Dazwischen erscheint der erste wassergekühlte Boxer (1982), bis zu 2,1 Liter groß und 112 PS stark. Einen 1,6-Liter-Diesel gibt es seit 1981, der Turbodiesel folgt 1986.

Den Gipfel der eigenen Artenvielfalt erreicht der T3 als Reisemobil und Camper. Sowohl das Werk als auch unabhängige Anbieter liefern eine breite, bunte Palette an Aus- und Aufbauformen bei nahezu identischen Abmessungen.

Den Vorgängern T1 und T2 Westfalia – vielen Besitzern oft schon zu kostbar, um sie auf Langstrecke über Land zu quälen – hat der T3 einiges voraus.

Gut verfügbar und noch fast immer bezahlbar ist er, flexibel bei der Frage nach dem idealen Aufbau und vielfältig in der Motorauswahl. Sieben Typen, vom luftgekühlten Westfalia über den individuellen Dehler bis zum großformatigen Karmann Gipsy, bitten wir zum T3-Camper-Vergleich. Zum Reisen und Schlafen taugen sie alle – aber welcher liefert das stimmigste Gesamtpaket?

Altmodisch in Farbe, Form und Ausführung. Hubdach und Einrichtung erinnern an die Westfalia-Vorgänger



Klassiker mit Luftkühlung

Nimm 3 statt 2! Als Westfalia ist der modernere T3-Bulli eine stimmige Alternative zum beehrten und teuren Vorgängermodell T2. Der Joker macht Spaß!



Die Westfalia-Einrichtung erfüllt noch heute ihren Zweck, und dank der klassischen Geräuschkulisse mit Gebläse im Ohr fährt viel Nostalgie mit

Am fehlenden zweiten Kühlergrill vorn, kaschiert durch einen breiten Zierstreifen, erkennen Fachleute sofort die luftgekühlte Urversion des T3-Campers. Erst 1982 stellte VW auf wassergekühlter Boxermotoren um und beendete damit auf dem Heimatmarkt das Kapitel Luftkühlung.

Dem bekannten und bewährten, heute teuren und gesuchten Zweiliter-Boxer im Heck verdankt der selten gewordene „Lufti“ einen Großteil seines klassischen Charmes. Er klingt und fährt sich wie ein alter VW, nur versickert leider viel Kraft in der dreistufigen Automatik. Schon ab 100 km/h wird es zäh. Um zügig zu beschleunigen, fehlt irgendwie immer der passende Gang. Wer nicht in Eile ist, hat aber trotzdem Spaß mit dem Joker.

„Gazelle“ heißt der schöne, mittelbraune Lack. Die hellbraunen Möbel in Eiche-Dekor und die grün-beigen Sitz- und Vorhangstoffe sind nicht retro, sondern original. Passend dazu: das karge Schwarzplastik im Führerstand und die dünn unterfütterten Türverkleidungen. Wer vorn sitzt und lenkt und nach hinten lauscht, erlebt spürbar den Übergang von alter zu neuer VW-Zeit.

Natürlich kann der Joker auch praktisch, schließlich stecken in ihm rund drei Jahrzehnte Erfahrung im Reisemobil-Ausbau. Hersteller Westfalia wählte als Basis die Kombiversion mit Seitenfenstern ab Werk. Im typischen Hubdach mit Segeltuchwänden, das aufrechtes Stehen am Zweiflamm-Herd erst möglich macht, ist eine zweite Liegefläche untergebracht, sodass insgesamt vier Leute im Westfalia schlafen können.

Für Familien mit Kindern wäre der T3 von 1980, der dank zwei Meter Höhe in eine normale Garage passt, der ideale Rei-



Fahrzeugdaten	Westfalia Joker
Motor	Vierzyl.-Boxer, luftgek.
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnräder
Hubraum	1970 cm³
Bohrung x Hub	94,0 x 71,0 mm
kW (PS) bei U/min	51 (70)/4200
Nm bei U/min	137/3000
Höchstgeschwindigkeit	122 km/h
Getriebe	Dreistufenautomatik
Antrieb	Heck
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommeln
Testwagenbereifung	185 R 14 C
Verbrauch (Werksangabe)	14,5 l/100 km
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Normal
Reichweite	413 km
Material Wand/Dach/Boden	Stahl/GFK + Stoff/Stahl
Kühlschrankvolumen	45 l
Herd	2 Flammen
Bordbatterie	64 Ah
Frisch-/Abwassertank	50 l/20 l
Gasvorrat/Heizung	5 kg/Eberspächer
Neupreis	17 770 Mark (1981)

Messwerte	
Innengeräusch bei 80 km/h	73,2 dB (A)
Leergewicht fahrbereit	1760 kg
Zuladung	610 kg
Liegefläche oben	1850 x 1220 mm
Liegefläche unten	1880 x 1200 mm

Kosten	Westfalia Joker
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	517,52 €
Zeitwert (Zustand 2)	16 500 €

sebegleiter und zudem ein bezahlbarer klassischer Camper für Freizeit und Wochenende. Doch leider lassen sich wegen fehlender Dreipunktgurte auf der Rückbank keine Kindersitze montieren. Weil Möbel im Weg sind, ist das Nachrüsten wie bei den meisten anderen Modellen mühsam. Aber entspannter reist es sich im alten Westfalia ohnehin zu zweit.



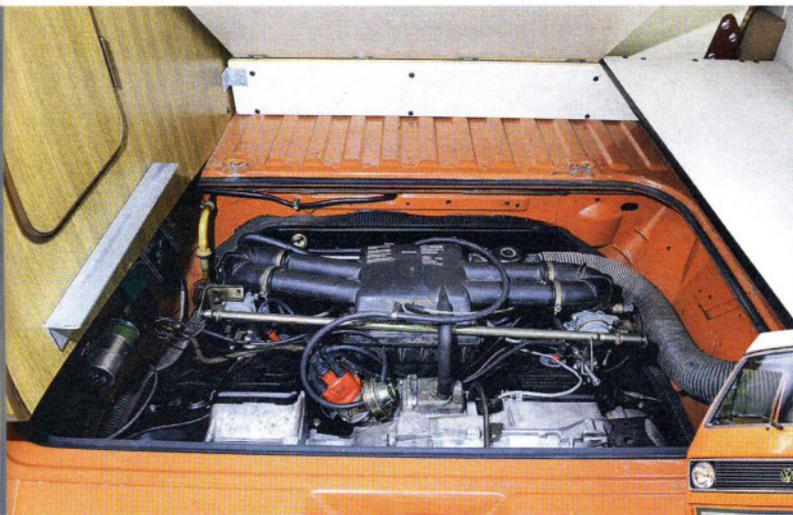
Im Vergleich mit späteren T3-Typen wirkt der Westfalia von 1980 dünn und sparsam. Die Dreistufenautomatik war ein selten bestelltes Extra



Die Farbgebung in Braun - Orange - Grün steckt noch tief in den 70ern, aber die Einrichtung mit Klappbett und Drehsitzen ist clever und komplett



Großzügig im Kleinen: Im Heck rauscht gemütlich der luftgekühlte Boxer mit zwei Liter Hubraum und 70 PS. Gut ein Drittel davon bleiben im Wandler hängen



KURZ GESAGT

Einrichtung und Motor machen den Unterschied. Von allen sieben T3 fühlt sich der Westfalia am ältesten, beinahe noch nach T2 an. Für Alltag und ausgedehnte Reisen gibt es bessere Camper, aber die Rolle des Liebhaber-Oldtimers spielt der Joker perfekt.

Flexibel vor Ort. Das Hückepack-System ermöglicht die getrennte Nutzung von Basisfahrzeug und Aufbau



Doppelkabine mit Rucksack

Unschlagbar in der Wandlungsfähigkeit, groß im Wohnkomfort. Sowohl Doka als auch Tischer-Aufbau bieten viel Platz und Nutzwert, nur der Motor ist mit der Kombination überfordert



Wechselhaft bei Platz und Leistung. Die Doka mit Tischer-Aufbau hat viel drauf, aber zu wenig PS und deswegen schwer zu schleppen



Das „Huckepack“-System der Firma Tischer Freizeitfahrzeuge aus dem fränkischen Kreuzwertheim hat noch heute seinen Reiz. Küche, Dusche und Toilette sind an Bord, dank des großen Alkovens gibt es vier vollwertige Schlafplätze, und bei Bedarf kann die Aufsatz-Kabine am Ziel abgehoben werden – großer Auftritt.

Während der 450 Kilo leichte Pfahlbau auf dem Campingplatz stehen bleibt, geht es mit der ganzen Familie in der Doppelkabine (VW-Fan-Sprech: Doka) in die Stadt zum Einkaufen, zum Sightseeing in die Umgebung oder an den Strand. In den Kofferraum unter der frei gewordenen Ladefläche passen bis zu 1000 Liter Gepäck, Klapprad oder Gummiboot. Genial! Kein Wunder, dass die Doka zu den besonders begehrten Bulli-Varianten gehört.

Das liegt auch daran, dass der Motorraum aufgrund seiner gewachsenen Bauhöhe Raum für Änderungen lässt: TDI-Triebwerke von Audi oder Subaru-Boxer gehören zu den gängigen Umbauten, auch Porsche- und V8-Motoren passen rein. Original ist das nicht, garantiert aber flottes Fortkommen.

In unserer Doka steckt noch die Ursprungs-Motorisierung. Mit dem überforderten 50-PS-Saugdiesel schleppt sich die T3-Tischer-Kombination mit Tempo 70 durchs Land. Die eingetragene Spitze (87 km/h) wird nur erreicht, wenn Topografie und/oder Gegenwind es nicht verhindern. Was für den Pendelverkehr zwischen Firma und Baustelle mit vier Mann und Material ausreichen mag, vermiest die Urlaubsstimmung: Die Beschleunigung lässt sich mit dem Kalender messen, jede Steigung wird zur Geduldprobe.

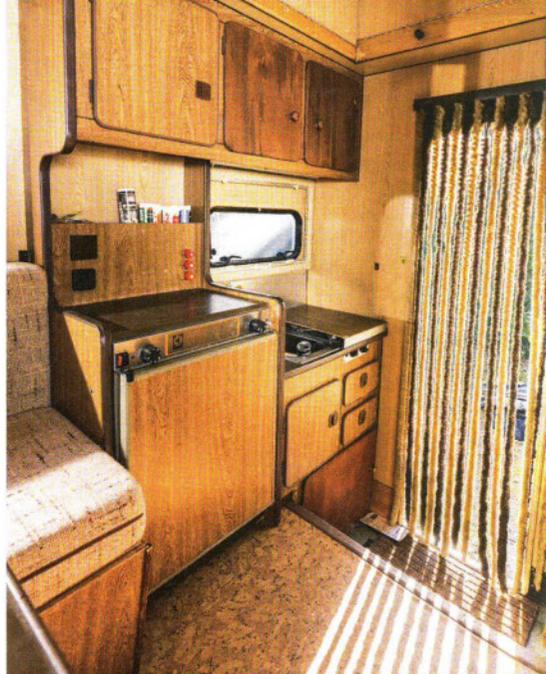
Fahrspaß findet nicht statt, doch dafür wohnt es sich gut. Kein Bücken beim Ein-

Fahrzeugdaten	Tischer Doka
Motor	Vierzyl.-Reihe/Diesel
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1588 cm ³
Bohrung x Hub	76,5 x 86,4 mm
kW (PS) bei U/min	37 (50)/4200
Nm bei U/min	103/2000
Höchstgeschwindigkeit	87 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Heck
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommeln
Testwagenbereifung	205/70 R 14 98 T
Verbrauch (Werksangabe)	13,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Diesel
Reichweite	444 km
Material Wand/Dach/Boden	Alu auf Holz/Stahl
Kühlschranksvolumen	60 l
Herd	2 Flammen
Bordbatterie	60 Ah
Frisch-/Abwassertank	70 l/k.A.
Gasvorrat/Heizung	11 kg/Truma
Neupreis	48 609 Mark (1987)

Messwerte	
Innengeräusch bei 80 km/h	75,3 dB (A)
Leergewicht fahrbereit	1670 kg
Zuladung	930 kg
Liegefläche Front/oben	2000 x 1000 mm
Liegefläche unten	2000 x 1600 mm

Kosten	Tischer Doka
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	454,70 €
Zeitwert (Zustand 2)	13 200 €

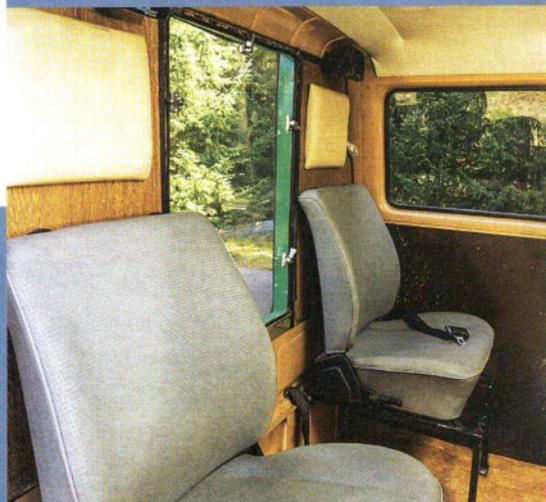
steigen, viel Platz in der Küche, eine gut nutzbare Sitzecke und das immer einsatzbereite Doppelbett im ersten Stock sprechen für diese früher teure, heute seltene Camper-Spielart. Achtung! Für Wartungsarbeiten am Motor muss die Kabine runter, das anschließende Einparken der Doka und Verriegeln des Aufbaus ist nichts für Fahrer mit schwachen Nerven.



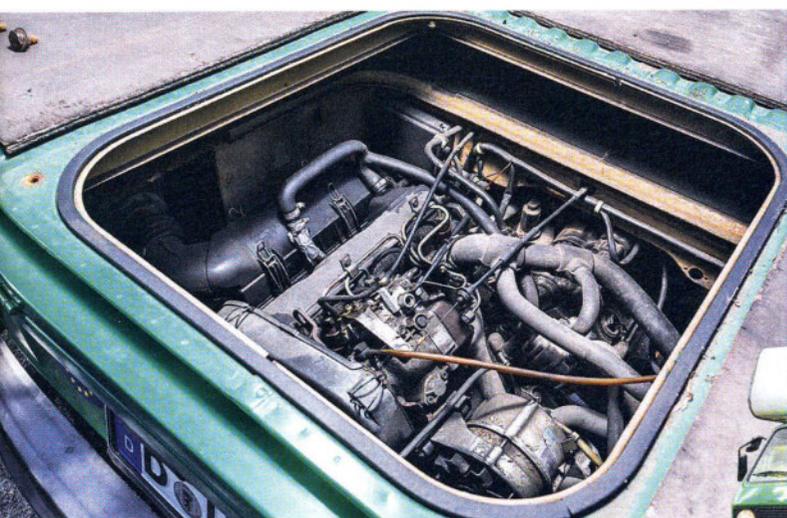
Ein-Zimmer-Küche-Bad: Die Ferienwohnung, Grundfarbe Braun, fährt mit, die Tür ist hinten, Ablagen und Schränke gibt es reichlich



Einfach und effektiv: Dank Doppelkabine gibt es in der Wagenmitte zwei weitere Sitzplätze. Zum Fahren reicht die linke Tachohälfte aus



Viel Platz, aber nur wenig Motor: Der Saugdiesel holt aus 1,6 Liter Hubraum zähe 50 PS. Um ranzukommen, muss zuerst das Häuschen abgestellt werden



KURZ GESAGT

Vorn, hinten und oben passt viel rein, aber Spaß macht die lahme Diesel-Doppelkabine höchstens auf der Kurzstrecke. Wer den Urlaub am Ziel und nicht auf dem Weg dorthin verbringen möchte, muss sich was Stärkeres suchen – oder einen dicken Audi-TDI einbauen.



Praktisch und unkompliziert:
Mit Hochdach und Turbodiesel
ist der Reimo T3 reisetauglich

Alternative mit Hochdach

Es braucht keinen Westfalia oder Atlantic ab Werk, um aus dem Alltag auszubrechen. Auch ein gut und clever umgebauter Turbodiesel-Transporter macht T3-Camping zum Vergnügen



Schön bunt, angenehm bequem: Design und Qualität der Innenausstattung erinnern an das Vorbild Westfalia. Unten und oben gibt es reichlich Fächer

REIMO

Scharf kalkulieren und dabei auf nichts verzichten wollen oder müssen: Wer so denkt, kann sich bis heute seinen individuellen T3-Camper aus dem Reimo-Katalog zusammenstellen. Möbel für den Innenausbau, lieferbar in zwei Farben, und Dächer gehören nach wie vor zum Sortiment der Firma aus Egelsbach bei Darmstadt. Im Feld der mittlerweile schon klassischen T3-Camper ist das ein einmaliger Vorteil.

Dass dem Erstbesitzer vor 30 Jahren ein günstiger Transporter in Kommunal-Orange als Basis für den Umbau diente, ist heute allenfalls am leichten Rost rund um die nachträglich eingesetzten Fenster zu erkennen. Der Rest ist Profi-Arbeit. Die Innenarchitektur, komplett mit kleinen und großen Stauräumen, Kleiderschrank, Küchenblock, variabler, großer Tischplatte und vier Schlafplätzen auf zwei Stockwerken ist durchdacht und solide und könnte auch im Joker stehen. Ein Blick in die Wohnräume der anderen Camper zeigt, dass ein T3-Reisemobil ohne beigebraune Furnier-Möbel damals völlig undenkbar schien.

Das nützliche Hochdach ermöglicht aufrechtes Stehen, und der zeitgenössische Paulchen-Fahrradträger am Heck beweist, dass hier jemand mit Erfahrung am Werk war. Praktisch, aber nicht reizlos ist der Reimo.

Hinten nagelt gedämpft der aufgeladene 1,6-Liter-Diesel. Mit 70 PS fährt er sich ähnlich wie der gleich starke, luftgekühlte Zweiliter-Sauger. Die Leistung genügt für maßvolle Beschleunigung, weder Joker noch Reimo sind Verkehrshindernisse. Das ideale Marschtempo liegt bei beiden knapp über 100 km/h, alles darüber verursacht nur unnötigen Stress. Gangwechsel machen mit dem halbme-

Fahrzeugdaten	Reimo
Motor	Vierzyl.-R./Turbodiesel
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1588 cm ³
Bohrung x Hub	76,5 x 86,4 mm
kW (PS) bei U/min	51 (70)/4500
Nm bei U/min	138/2500
Höchstgeschwindigkeit	127 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell
Antrieb	Heck
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommeln
Testwagenbereifung	185 R 14 C M+S
Verbrauch (Werksangabe)	11,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Diesel
Reichweite	486 km
Material Wand/Dach/Boden	Stahl/Kunststoff/Stahl
Kühlschrankvolumen	40 l
Herd	2 Flammen
Bordbatterie	64 Ah
Frisch-/Abwassertank	k. A.
Gasvorrat/Heizung	5 kg/Truma
Neupreis (Basis: Transporter)	22 880 Mark (1986)

Messwerte	
Innengeräusch bei 80 km/h	72,6 dB (A)
Leergewicht fahrbereit	1865 kg
Zuladung	595 kg
Liegefläche oben	k. A.
Liegefläche unten	1900 x 1220 mm

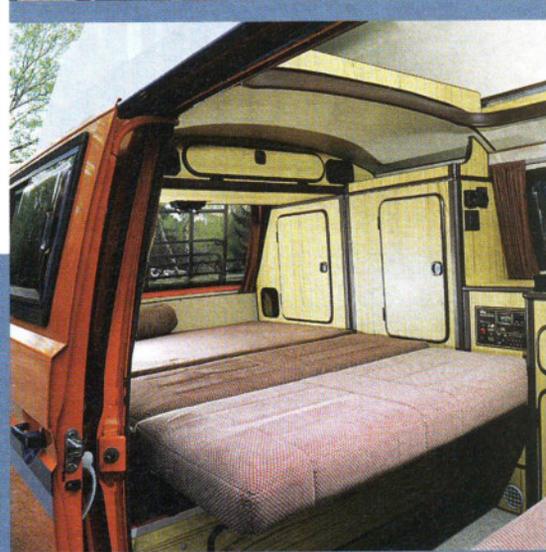
Kosten	Reimo
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	487,14 €
Zeitwert (Zustand 2)	14 900 €

terlangen, nur vage auf langen Wegen durch die Kulisse irrenden Schaltmast zwar keinen besonderen Spaß. Sie lohnen sich aber: Bei ruhiger, vorausschauender Gangart begnügt sich der Turbodiesel mit 8,5 Liter auf 100 Kilometer.

Ein Hochdach-Bulli mit 70-PS-Turbodiesel vom Ausrüster – hier ist das die goldene Mitte!



Attraktiv und sinnvoll ausgestattet: Die drehbaren Pilotensessel sind bequemer als die im Westfalia, der fünfte Gang senkt das Geräuschniveau



Im Hochdach aus GFK kann man stehen oder schlafen, die „Energie-Zentrale“ (oben rechts) dient als gut erreichbare Steuerung für Strom und Gas

KURZ GESAGT

Ausgewogenheit ist die große Stärke dieser T3-Hochdach-Version. Der vielseitige Reimo hat von allem genug und von nichts zu wenig. Da passt der Turbodiesel ins Bild: Mit 110 km/h Wohlfühlgeschwindigkeit lassen sich auch Langstrecken bequem bewältigen.



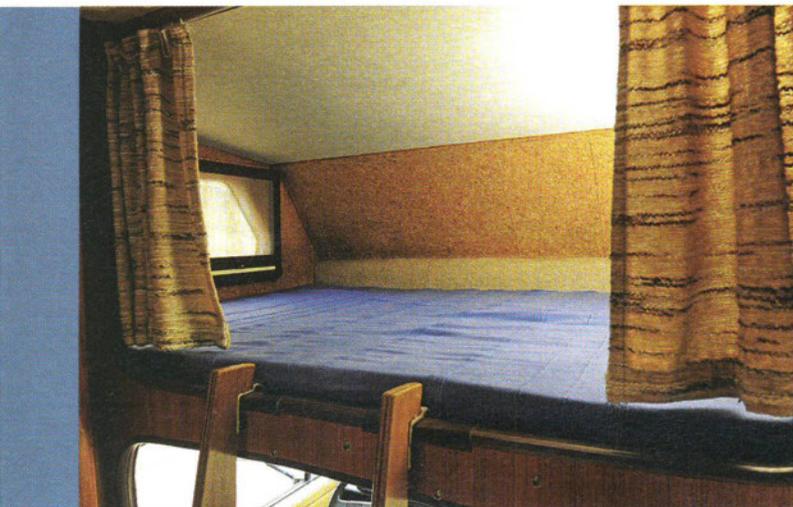
FOTOS: C. BITTMANN (10), R. RATZKE



Rollender Zweitwohnsitz: Dank Alkoven und XL-Aufbau bietet der Gipsy am meisten Platz

Familienfreund mit Alkoven

Ein Karmann Gipsy wächst über das Bulli-Normalmaß hinaus. Für die große Reise ist das ideal, dafür stößt der Gipsy im täglichen Umgang an Grenzen. Und ein paar PS mehr wären gut



Praktisch und bequem: Im Idealfall ist ein gemachtes Bett immer an Bord. Über der Tür hängt eine große Markise, aufs Dach passt noch Ausrüstung

Gipsy

Ist das noch ein T3 oder schon ein LT? Keine Frage, der Karmann macht was her. Die Front mit den eckigen Leuchten und „Projekt Zwo“-Nebelscheinwerfern am Kühlergrill unterstreicht noch den erwachsenen Auftritt des Gipsy.

Der spielt seine Größe gegenüber der Konkurrenz souverän aus. Obwohl in alle Richtungen nur wenige Zentimeter hinzugekommen sind, wirkt er innen dank schlauer Aufteilung, Duschbad und nicht zuletzt aufgrund des Alkovens doppelt so groß wie ein herkömmlicher Reise-T3. Der größte Vorteil des Karmann ist eigentlich kaum messbar: einfach ankommen, parken, Markise rauskurbeln, und der Urlaub beginnt. Während die anderen noch Gepäck umschichten, Vorzelt aufbauen oder Betten beziehen müssen. Herrlich!

Zum gediegenen, zeitgeistigen Auftritt trägt die originale Einrichtung aus Echtholz, „Qualitätspolstern in Chesterfield-Rautenverarbeitung“, Fransen und Vorhängen bei. Das alles atmet vergangene Langzeitqualität, kostete Ende der 80er fast 70 000 Mark und erinnert an Omas Wohnzimmer – fehlt nur das Goldrandgeschirr. Wer diesen Look nicht mit liebevoller Ironie betrachten kann, muss sich eben einen Atlantic oder Dehler kaufen.

Dank der vielen Einbau- und Hochschränke und des großen Dachgepäckträgers ist der Gipsy, wie schon der Name suggeriert, für langes Herumreisen ideal. Weil die Maße die eines normalen T3 übersteigen, braucht es für enge Altstadtstraßen aber etwas Training.

Der Weg dorthin findet auf der Lkw-Spur oder besser noch auf der Landstraße statt. Der Turbodiesel hat an dem Kasten ordentlich zu schleppen. Das Leergewicht beträgt trotz hohen Alu-Anteils über zwei Tonnen, die Aerodynamik ist verheerend.

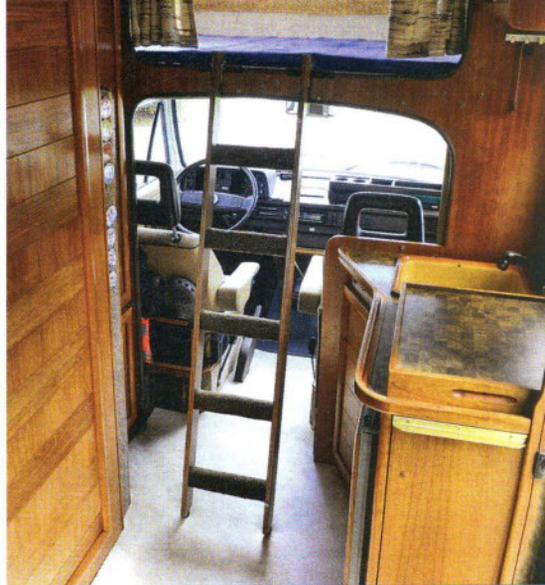
Fahrzeugdaten	Karmann Gipsy
Motor	Vierzyl.-R./Turbodiesel
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1588 cm ³
Bohrung x Hub	76,5 x 86,4 mm
kW (PS) bei U/min	51 (70)/4500
Nm bei U/min	138/2500
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Heck
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommeln
Testwagenbereifung	205 R 14 C
Verbrauch (Werksangabe)	k. A.
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Diesel
Reichweite	k. A.
Material Wand/Dach/Boden	Alu/Alu/Stahl
Kühlschranksvolumen	60 l
Herd	2 Flammen
Bordbatterie	2 x 64 Ah
Frisch-/Abwassertank	60/60 l
Gasvorrat/Heizung	2 x 5 kg
Neupreis (inkl. Extras)	68 000 Mark (1988)

Messwerte	
Innengeräusch bei 80 km/h	72,6 dB (A)
Leergewicht fahrbereit	2325 kg
Zuladung	485 kg
Liegefläche Alkoven	1950 x 1250 mm
Liegefläche Heck	1950 x 1500 mm

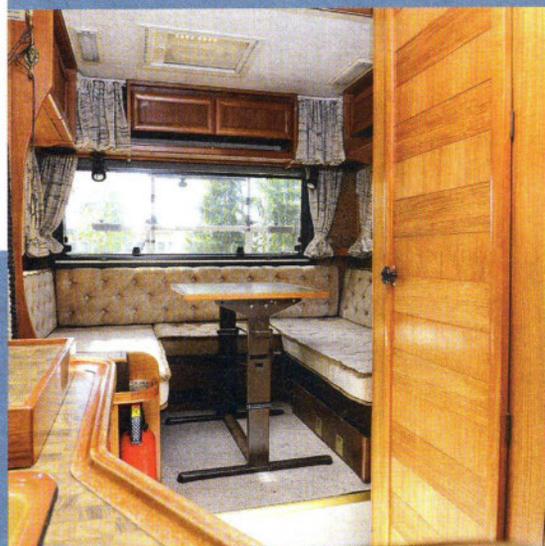
Kosten	Karmann Gipsy
Steuern pro Jahr	450 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	500,44 €
Zeitwert (Zustand 2)	15 600 €

Im Gegensatz zum identisch motorisierten Reimo liegt das ideale Reisetempo beim Karmann unter 100 km/h, und so wendig wie die kleinere Verwandtschaft ist er auch nicht.

Kann also gut sein, dass der Karmann zwar ein großartiger Camper ist, aber vielen T3-Liebhabern auch einfach schon eine Nummer zu groß.



Wohnlich und weitläufig: Rechts steht der Küchenblock, links geht es zu Nasszelle und Toilette. Eine Leiter führt hinauf zum Alkoven. Die große Sitzgruppe im Heck lässt sich bei Bedarf mit wenigen Handgriffen zum Doppelbett umbauen.



Turbodiesel im Tiefparterre: Wer an den Motor will, muss die gute Stube darüber in großen Teilen demontieren – und bitte nicht den Teppich vollölen!



KURZ GESAGT

Der Karmann Gipsy ragt aus dem Vergleich heraus, ist schon eher Wohnmobil als Camper. Hohes Gewicht und großflächiger Aufbau drosseln das Tempo. Allerdings muss sich im Karmann niemand hetzen, weil das Zuhause immer dabei ist. Ein T3 mal ganz anders.

FOTOS: C. BITTMANN (1), R. RÄTZKE (2)

Alles drin und dran: Ein Atlantic Syncro mit Vollausstattung ist ein Auto für jeden Einsatzzweck - und eine Wertanlage



High-End-Bulli mit Allrad

Im Atlantic Syncro wird die Weltreise zum Wellness-Urlaub. Sorgen bereiten nur die Ersatzteilpreise. Und dass er fürs Globetrotten eigentlich schon viel zu wertvoll ist



Perfekt gemacht: Der Ausbau im Westfalia-Stil stammt von VW, die weiß-graue Einrichtung ist solide, modern, etwas kühl, aber nicht ungemütlich

Dieser T3 ist die Krönung – und nicht nur wegen Hochdach und 20 Millimeter Extra-Federweg ein Höhepunkt der T3-Evolution. Er hat alles und kann alles: California Atlantic mit Allradantrieb, zuschaltbaren Differenzialsperren, ABS, Servolenkung, Klimaanlage, Tempomat, elektrischen Fenstern und Spiegeln sowie einer geschmackvollen Innenausstattung, die auch nach mehr als 200 000 Kilometern noch wie neu aussieht. Und, und, und.

Zum Grundpreis von rund 54 000 Mark addierten sich seinerzeit fast 20 000 Mark an Extras hinzu. Mehr Geld war bei VW nicht loszuwerden. Whouff!

Jawohl, als Gesamtkunstwerk ist dieser Atlantic ein Luxusgut, doch alles hat hier seinen Sinn. Es gibt Kopfstützen für die Rücksitze, endlich einen dritten Dreipunktgurt ab Werk, drollige kleine Vorhänge im Panoramafenster des Hochdachs und feste, gut passende Sitze in der ersten Reihe. Dazu Möbel, die vielleicht zufällig an Billy und Pax erinnern, aber auch nach über 25 Jahren weder klappern noch knarzen.

Der mit Westfalia-Unterstützung entwickelte California war der erste VW-Camper, ein sparsamerer Joker ab Werk, und der Atlantic Vanagon dessen Edel-Version. Hier steckt noch der seit 1985 erhältliche „Syncro“-Antrieb drin, dessen Visco-Kupplung die Antriebskräfte je nach Bedarf auf die Vorder- und Hinterachse verteilt. Im Geländegang und mit eingelegten Differenzialsperren wühlt sich der Atlantic auch durch richtiges Gelände.

Abseits davon gibt er sich komfortabel und verbindlich, er kann Offroad und Langstrecke. Klar, gegen die rund 140 Extra-Kilo des Allradantriebs und gegen das Hochdach hat auch der 112 PS starke DJ-

Fahrzeugdaten Atlantic Syncro

Motor	4-Zyl.-Boxer, wassergek.
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnräder
Hubraum	2109 cm ³
Bohrung x Hub	94,0 x 76,0 mm
kW (PS) bei U/min	82 (112)/4800
Nm bei U/min	174/2800
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell
Antrieb	Allrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommeln
Testwagenbereifung	205 R 14 C
Verbrauch (Werksangabe)	15,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	70 l/Super
Reichweite	451 km
Material Wand/Dach/Boden	Stahl/Kunststoff/Stahl
Kühlschrankschrankvolumen	42 l
Herd	2 Flammen
Bordbatterie	63 Ah
Frisch-/Abwassertank	55/20 l
Gasvorrat/Heizung	8 kg/Eberspächer
Neupreis	53 895 Mark (1989)

Messwerte	
Innengeräusch bei 80 km/h	70,1 dB (A)
Leergewicht fahrbereit	1800 kg
Zuladung	600 kg
Liegefläche oben	1940 x 1160 mm
Liegefläche unten	1880 x 1200 mm

Kosten Atlantic Syncro	
Steuern pro Jahr	420 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	620,85 €
Zeitwert (Zustand 2)	22 000 €

Motor ab 120 km/h spürbar zu kämpfen, bleibt dabei aber immer schön leise.

Das schlechte Gewissen und die böse Ahnung von Syncro-Ersatzteilpreisen fahren dabei immer mit: Der Premium-Camper ist schon zu kostbar, um ihn im unverzärtelten Urlaubsalltag ranzunehmen. Die Gefahr, dass dem Superhelden etwas zustößt, ist vielen zu groß.



Grau in grau, aber gut gemacht: Das Cockpit eines späten T3 fühlt sich wertiger und solider an als das kratzige Plastik-Ambiente der Urmodelle



Zug um Zug lassen sich an der Mittelkonsole die (natürlich aufpreispflichtigen) Differenzialsperren für Vorder- und Hinterachse aktivieren



Maximal motorisiert: Unter jeder Menge unübersichtlich verlegter Kabel und Schläuche steckt der 2,1 Liter große und 112 PS starke Wasserboxer



KURZ GESAGT

Im Atlantic steckt alles, wovon T3-Liebhaber träumen. Mit seiner kompletten Ausstattung und der geballten technischen Kompetenz bei gleichzeitig geringen Abmessungen ist er noch heute ideal für den Urlaub – wäre er nicht so rar und wertvoll.



Schick in Schale: Jachtbauer Dehler machte den T3 zum Freestyle-Camper. Basis des 2+2 ist ein Multivan

Designerware mit Wasserboxer

Campen kann, aber muss nicht. Zwei Personen finden im Dehler 2+2 den idealen Reise-Bulli für lange Touren. Das Fahren macht Freude, und zur Not stehen Küche, Bad und Bett bereit



Vorn gut sitzen, in der Mitte bequem stehen. Ganz oben im Designer-Penthouse ist Platz für Gepäck, nicht für Kinder. Gesamteindruck: sportlich

Dehler! Da denken doch gleich alle an den Profi, das üppige Nobelmodell des Jachtbauers aus dem Sauerland. Der war weniger ein Fall für Profi-Camper als für gewiefte Geschäftsleute, die den mobilen Heim-Arbeitsplatz als „Sonder-Kfz Bürofahrzeug“ von der Steuer absetzten und abends im Vier-Sterne-Hotel schliefen.

Der Dehler 2+2 – Werbeslogan: „Machen Sie mehr aus Ihrem Multivan“ – ist anders. Pragmatischer, bescheidener, günstiger. Aber spannend und fesch!

Auch der 2+2 trägt das nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Hochdach. Innen kommt dadurch eine Stehhöhe von 1,86 Meter zustande. Wo Joker, Reimo und Atlantic oben zwei weitere Schlafplätze bieten, findet sich bei diesem Dehler Gepäckraum. Platz zum Schlafen gibt es nur unten, auf der umklappbaren Rücksitzbank der Bluestar-Basis.

Deren laufruhiger und drehfreudiger 92-PS-Motor hinterlässt den besten Eindruck im Vergleich. Kein anderer T3 hängt so gut am Gas und fährt sich so agil wie der 2+2. 20 PS weniger als der katlose Atlantic? Kaum zu glauben! Außerdem ist er, gemessen jeweils bei 80 km/h im höchsten Gang, der Leiseste.

Die eher knappe Camping-Ausrüstung und die geschmeidige Motorisierung machen den Dehler zum Charakterdarsteller. Wo andere von Fall zu Fall einen fest montierten Holzschrank im Heck tragen, baut beim 2+2 hinten links ein übergroßer, abnehmbarer Kleidersack an der Stange. Über den Köpfen der ersten Reihe hängt eine nützliche Ablage, und im Rücken des Fahrers steht ein Hochschrank, aus dem sich Duschwanne, Brause, Spiegel und Zahnputzbecher-Halter ausklappen lassen. Duschen im Wohnzimmer – bizarr!

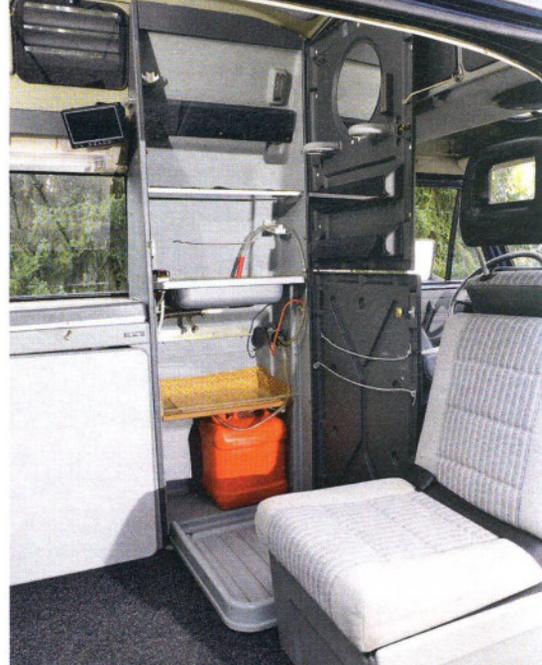
Fahrzeugdaten	Dehler 2+2
Motor	4-Zyl.-Boxer, wassergek.
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnräder
Hubraum	2109 cm ³
Bohrung x Hub	94,0 x 76,0 mm
kW (PS) bei U/min	68 (92)/4500
Nm bei U/min	145/2800
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell
Antrieb	Heck
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommeln
Testwagenbereifung	205/65 R 15 99 T
Verbrauch (Werksangabe)	15 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Normal
Reichweite	400 km
Material Wand/Dach/Boden	Stahl/Kunststoff/Stahl
Kühlschrankvolumen	28 l
Herd	2 Flammen
Bordbatterie	66 Ah
Frisch-/Abwassertank	40/30 l
Gasvorrat/Heizung	2 kg/Eberspächer
Neupreis (Basis: Bluestar)	56 060 Mark (1990)

Messwerte	
Innengeräusch bei 80 km/h	68,4 dB (A)
Leergewicht fahrbereit	1810 kg
Zuladung	540 kg
Liegefläche oben	keine
Liegefläche unten	1880 x 1300 mm

Kosten	Dehler 2+2
Steuern pro Jahr	420 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	538,32 €
Zeitwert (Zustand 2)	17 600 €

Das klingt alles nützlich, doch im Detail hakt es: Die Kühlbox ist klein, die Nasszelle ein Styling-Gag, und die Einrichtung zeigt Alterserscheinungen. Das Plastik der Designermöbel ist zum Teil verzogen, die Passungen geraten aus den Fugen.

Für kurze Zwischenstopps auf dem Weg zum Ferienhaus ist der Dehler ideal. Camping können andere besser.



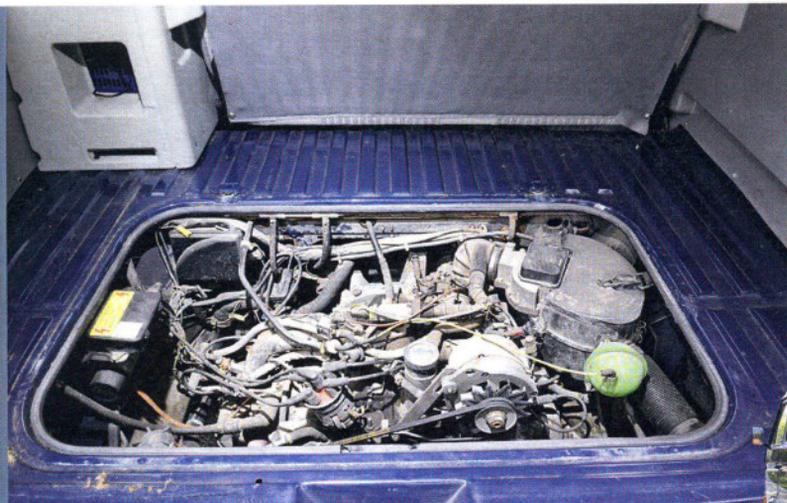
Extravagant im Detail, aber kompromissbeladen: Waschbecken und Dusche im Schrank, der fünfte Passagier fährt gegen die Fahrtrichtung



Die Sitzbank lässt sich in ein Doppelbett verwandeln, unterm Dach gibt es ein Staufach. Anders als üblich: das von Dehler gefertigte Mobiliar



Wasser marsch: Mit Einspritzung und Kat kommt der 2,1-Liter-Vierzylinder auf 92 PS bei 4500/min. Tuning-Potenzial ist ab Werk vorhanden



KURZ GESAGT

Nicht so aufgedonnert wie ein Profi, nicht so nüchtern wie ein Multivan: Dem Dehler 2+2 gelingt ein überzeugender Spagat zwischen Designerstück und Großserie. Individualisten, die Fahrspaß wollen, aber nicht immer im Auto schlafen, sind hier richtig.

Vielseitig und hübsch:
Der Redstar brilliert als
Personentransporter,
der Umzüge meistert
und ein Bett dabei hat



Fahrerauto mit Turbodiesel

Der Multivan ist ein T3 mit vielen Talenten. Camping gehört auch dazu, ein Wochenende hält man prima darin aus. Für längere Urlaube sind die Spezialisten aber besser geeignet



Raum zum Reisen, weniger zum Wohnen. Bis zu fünf Insassen passen rein, zwei können am Klappstisch sitzen. Die Einzelsitze sind demontierbar

Multivan ist gleich Multitalent, diese Rechnung geht immer noch auf. Der lässige, mild sportlich auftretende Redstar hat viele Fähigkeiten und genießt zudem den Sonderstatus, zu den wirklich allerletzten T3 aus österreichischer Produktion zu gehören. Nachdem die „Limited Last Edition“ (LLE, 2500 Stück) im Frühjahr 1992 ruck, zuck ausverkauft war, schob VW noch rund 500 Redstar für Mitarbeiter nach: alle in Graz bei Steyr-Puch gebaut, tornadorot lackiert und ausnahmslos mit Turbodiesel ausgerüstet.

Zwar würde der 92-PS-Wasserboxer an Ort und Stelle unser Glück perfekt machen, doch mit dem Diesel lässt es sich gut und unaufgeregt leben. Allürenfrei und überraschend leise, passt der 70-PS-Motor prima zu den Anforderungen des Alltags. Außerdem tut er sich hier deutlich leichter als in Reimo und Gipsy.

Modern ist der Redstar mit seinen lackierten Außenspiegeln und breiten Alus, mehr Pkw als Nutzfahrzeug. Darin liegt sein Geheimnis: auf 4,57 Meter Außenlänge Platz für alles Mögliche zu bieten.

Im Normalzustand hält der Multivan mit sieben Sitzplätzen und vier Dreipunktgurten ausreichend Kofferraum bereit. Familien lieben ihn dafür. Bleiben die beiden gegen die Fahrtrichtung montierten Einzelsitze daheim, gibt er den Transporter. Aber ist der Multivan auch ein Camper?

Jein! Fürs Camping mit Übernachtung heißt es Rückbank umlegen (die Wülste drücken etwas beim Liegen) und zur Verdunkelung mühsam die aufpreispflichtigen Gardinen befestigen. Ankleiden fällt schwer, weil der Multivan als Einziger mit serienmäßiger Dachlinie antritt und aufrechtes Stehen unmöglich ist. Einziges Möbelstück ist der Klappstisch in der Seitenwand, an dem zwei Leute Platz finden.

MULTIVAN

Fahrzeugdaten	Multivan
Motor	Vierzyl.-R./Turbodiesel
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1588 cm ³
Bohrung x Hub	76,5 x 86,4 mm
kW (PS) bei U/min	51 (70)/4500
Nm bei U/min	138/2500
Höchstgeschwindigkeit	127 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell
Antrieb	Heck
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommeln
Testwagenbereifung	205/50 R 14 C
Verbrauch (Werksangabe)	11 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Diesel
Reichweite	545 km
Material Wand/Dach/Boden	Stahl/Stahl/Stahl
Kühlschrankschrankvolumen	-
Herd	-
Bordbatterie	-
Frisch-/Abwassertank	-
Gasvorrat/Heizung	-
Neupreis (Limited Last Edition)	38 750 Mark (1992)

Messwerte	
Innengeräusch bei 80 km/h	69,4 dB (A)
Leergewicht fahrbereit	1480 kg
Zuladung	980 kg
Liegefläche oben	keine
Liegefläche unten	1880 x 1600 mm

Kosten	Multivan
Steuern pro Jahr	437 €
Versicherung (OCC-Beispiel) (PKW-Zulassung)	398,59 €
Zeitwert (Zustand 2)	14 500 €

Heißt: Zu den vielen Talenten des Multivan gehört auch Camping ein bisschen dazu. Sein eigentliches Können liegt aber darin, als Multivan alles andere zu beherrschen. Praktisch ist er, klassisch – und vor allem klassenlos. Mit diesen Eigenschaften können nicht viele Typen glänzen!



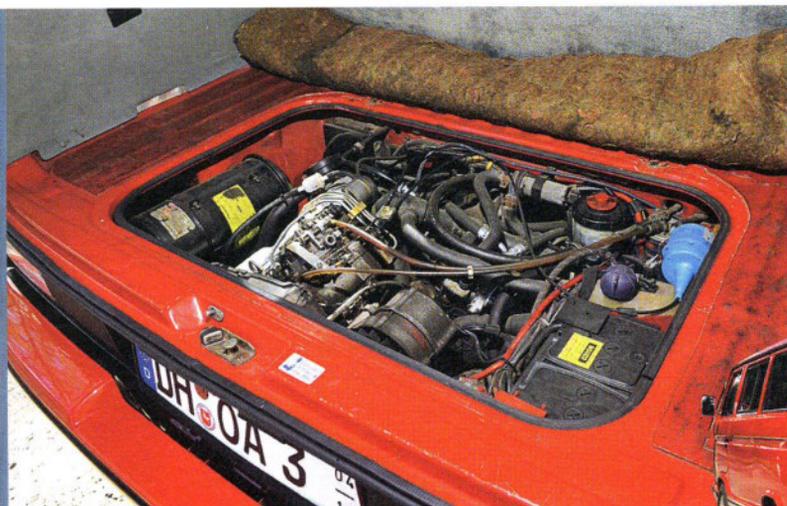
Vorn hell, hinten dunkel: Erst wenn mühsam alle Gardinen zugeknüpft sind, wird hinten Schlafen ohne Zuschauer möglich



Schiebefenster verhindern, dass es innen stickig wird. Zwei, maximal drei Erwachsene passen auf die etwas zu gut gepolsterte Rückbank



Wie bei Reimo und Karmann sitzt im Heck der aufgeladene Selbstzünder. Der Turbodiesel im Redstar läuft stressfrei und empfiehlt sich als Vernunft-Motorisierung



KURZ GESAGT

Auch wenn eine Liegefläche an Bord ist, wird aus dem Multivan kein Camper. Dazu fehlen Stehhöhe, Küchenblock und Schränke. Die anderen T3 im Vergleich werden im Urlaub noch schöner, während sich der Redstar als einer für den Alltag empfiehlt.

FOTOS: C. BITTMANN (8), R. RATZKE (1)

Welcher Bulli ist der beste?

Schöne bunte Bulli-Welt. Die Basis ist identisch, Auf- und Ausbauten sind verschieden: klassisch, extravagant, großzügig, vielseitig. Bei diesem großen Angebot findet jeder seinen idealen T3-Camper – alles nur eine Frage des Einsatzzwecks

Camper kaufen – und ab in den Urlaub? So einfach ist das Modethema T3 nicht zu behandeln.

Unsere sieben Bullis sind Multitalente, jeder auf seine Weise. Doch viel Platz bedeutet nicht zwangsläufig hoher Nutzwert. Auch Motorleistung, Verfügbarkeit, Preis und Unter-

haltskosten spielen eine Rolle bei der Bewertung des Gesamtpakets. Und der eigene Geschmack natürlich.

Fürs schnelle Hin und Her ist etwa der klassische Joker heute schon zu schade. Karmann und Tischer sind lahm, bieten aber viel Raum. Doch braucht es das wirklich? Wer

nur einen Kurztrip vorhat, wird wohl eher mit einem Hochdach-Bulli wie Atlantic, Dehler oder Reimo glücklich.

Der Multivan ist am wenigsten Camper: Wenn der Bungalow gemietet ist, fährt die ganze Familie im Redstar in den Urlaub. Auch das kann Camping im T3 bedeuten.

Die hohen Kosten verhindern, dass Atlantic Syncro oder Dehler den Sieg holen. Am Ende liegt der Reimo vorn, weil er das beste Gesamtpaket bietet: Er ist bezahlbar, schnell genug, wirtschaftlich. Und er kann noch mit Neuteilen bestückt werden. Mit Wasserboxer wäre er perfekt.



Karmann Gipsy

Die grooöbe Ausnahme, mehr Wohnmobil als Camper

Reimo Hochdach

Einer für immer, praktisch, pragmatisch und erschwinglich

Dehler 2+2

Für Individualisten, die Lifestyle statt Campingplatz suchen

Westfalia Joker

Oldtimer-Fans finden ihr Glück im luftgekühlten Klassiker



Jan-Henrik Mueche

	max. Punkte	JOKER	TISCHER	REIMO	KARMANN	ATLANTIC	DEHLER	MULTIVAN
Spaßfaktor								
Temperament	10	5	2	4	3	7	8	5
Sound	10	8	2	3	3	6	6	3
Handling	10	5	3	4	2	4	6	6
Zwischenergebnis	30	18	7	11	8	17	20	14
Kuschelfaktor								
Fahrkomfort	10	7	3	6	6	8	8	7
Platz, Variabilität	10	6	10	7	9	7	5	3
Sitz-/Schlafkomfort	10	6	9	7	10	7	6	4
Küche, Hygieneausstattung	10	5	8	5	10	5	7	0
Gemütlichkeit	10	6	7	6	8	6	5	4
Alltagstauglichkeit	10	6	2	8	2	6	8	9
Zwischenergebnis	60	36	39	39	45	39	39	27
Neidfaktor								
Qualität	10	8	6	8	9	8	5	8
Design	10	7	5	7	6	7	9	8
Image	10	9	7	6	7	9	9	8
Zwischenergebnis	30	24	18	21	22	24	23	24
Besitzfaktor								
Preis und Unterhalt	10	7	5	10	5	2	3	8
Preisprognose	10	9	6	8	8	10	9	9
Teile und Reparaturen	10	4	2	10	3	2	3	5
Zwischenergebnis	30	20	13	28	16	14	15	22
Gesamtergebnis	150	98	77	99	91	94	97	87

Welcher T3-Camper wäre Ihr bevorzugter Urlaubs-Klassiker?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 39 10, 20350 Hamburg
 Fax: 0 18 05-01 52 96
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: Camper-Bulli

FOTO: C. BITTMANN

Tischer Doka

Auto und/oder Camper. Mit Diesel die pure Entschleunigung

Atlantic Syncro

Schön, edel und teuer. Ein T3 für Sammler, die auch mal campen

Multivan Redstar

Großraum-Limousine mit Doppelbett. Ein Freund der Familie

