

# CLASSIC DRIVER

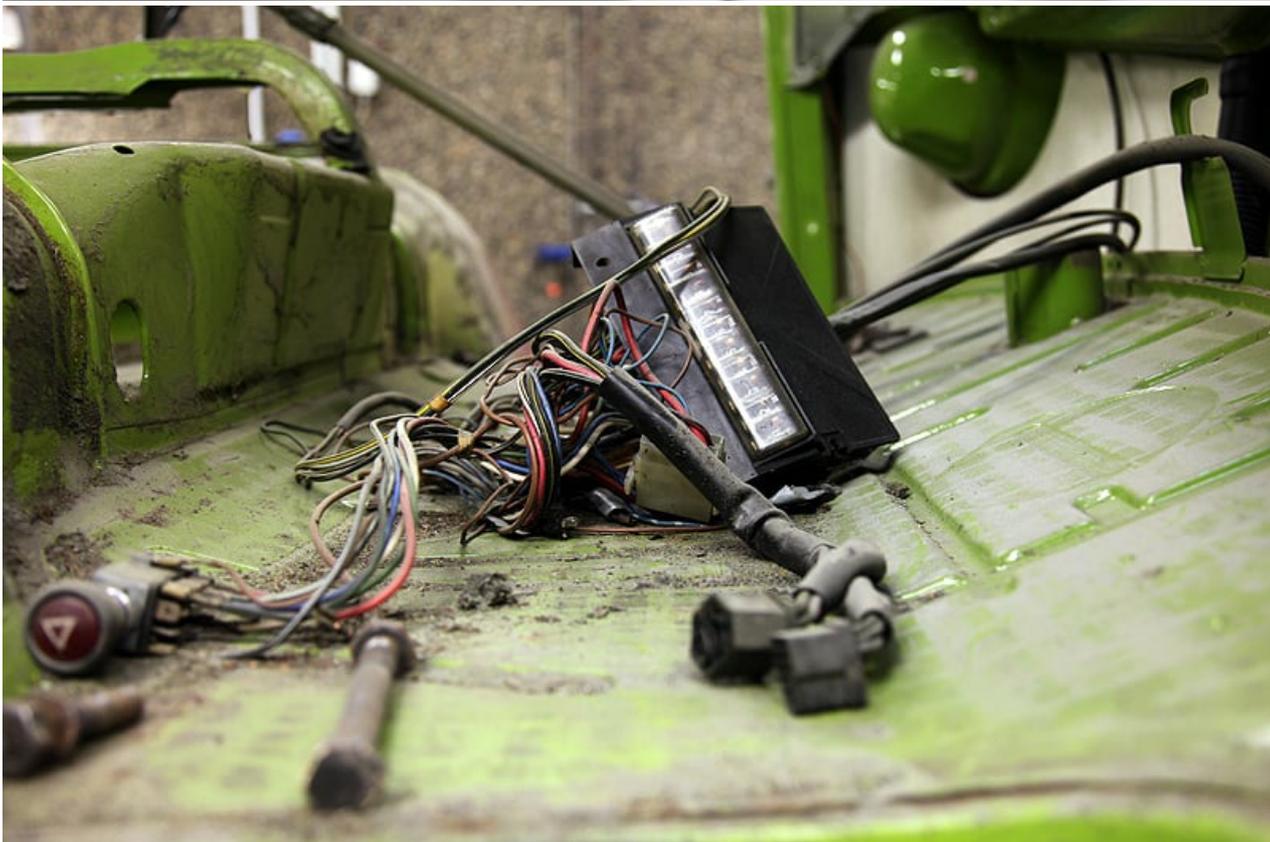
## Abstammung verpflichtet: Restaurierung ab Werk für den VW Bus

### **Lead**

Was Porsche längst seinen Sportwagen-Kunden anbietet, ist nun auch bei VW Programm: Die Restaurierung ab Werk. Am Nutzfahrzeugstandort Hannover wurde eigens für den VW Bulli der Generationen T1 bis T4 eine neue Restaurationsabteilung eingerichtet. Classic Driver war vor Ort.

Wer hätte 1947 als der Niederländer Ben Pon wie von Kinderhand die Skizze eines kompakten, aber geräumigen Transporters anfertigte schon gedacht, dass der Bulli einmal der wertvollste Klassiker der VW-Geschichte sein würde? Wertvoll, weil der VW Bus es von den Produktionsstraßen Niedersachsens bis nach Hollywood, Woodstock und an die entlegensten Surferstrände Kaliforniens schaffte. Weil er wie kein anderes Gefährt für ein ganz besonderes Lebensgefühl steht. Weil ihm *The Who*, eine der bedeutendsten britischen Rockbands, mit *Magic Bus* einen eigenen Song widmete. Und nicht zuletzt, weil für einen originalen T1 Samba Bus heutzutage schon einmal 100.000 Euro gezahlt werden. Um dieses wertvolle Erbe zu erhalten, wird nun erstmals auch die Restaurierung ab Werk im Kundenauftrag angeboten. Und das hat es bis dato für keinen anderen Volkswagen gegeben. Classic Driver hatte die Gelegenheit, den neuen Restaurationsstandort in der in Hannover-Limmer zu besichtigen und sich einen ersten Eindruck von der professionellen Bulli-Pflege zu verschaffen.





In der geräumigen Werkstatt kommt an einer Stelle ein wenig Hollywood-Flair auf. Wie am legendären *Walk of Fame* prangt hier auf dem gefliesten Hallenboden ein goldener Stern, der keinem Geringerem als dem „Mann der Bullis“ gewidmet wurde: Harald Schomburg, Mitglied des Markenvorstands für Vertrieb und Marketing und Besitzer eines Volkswagen T3 Campers, ist es maßgeblich zu verdanken, dass die Abteilung „Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer“ 2007 begründet wurde. Die finale Entscheidung zur werksseitigen Modellpflege traf Schomburg gemeinsam mit dem Markenvorstand, nachdem im selben Jahr zur 60. Geburtstagsfeier des Bullis geschätzte 12.000 bis 13.000 Busse in die niedersächsische Hauptstadt einrollten – ursprünglich hatten die Organisatoren mit 8.000 Fahrzeugen gerechnet. Für Schomburg war klar, dass man dieser Begeisterung entgegenkommen müsse.

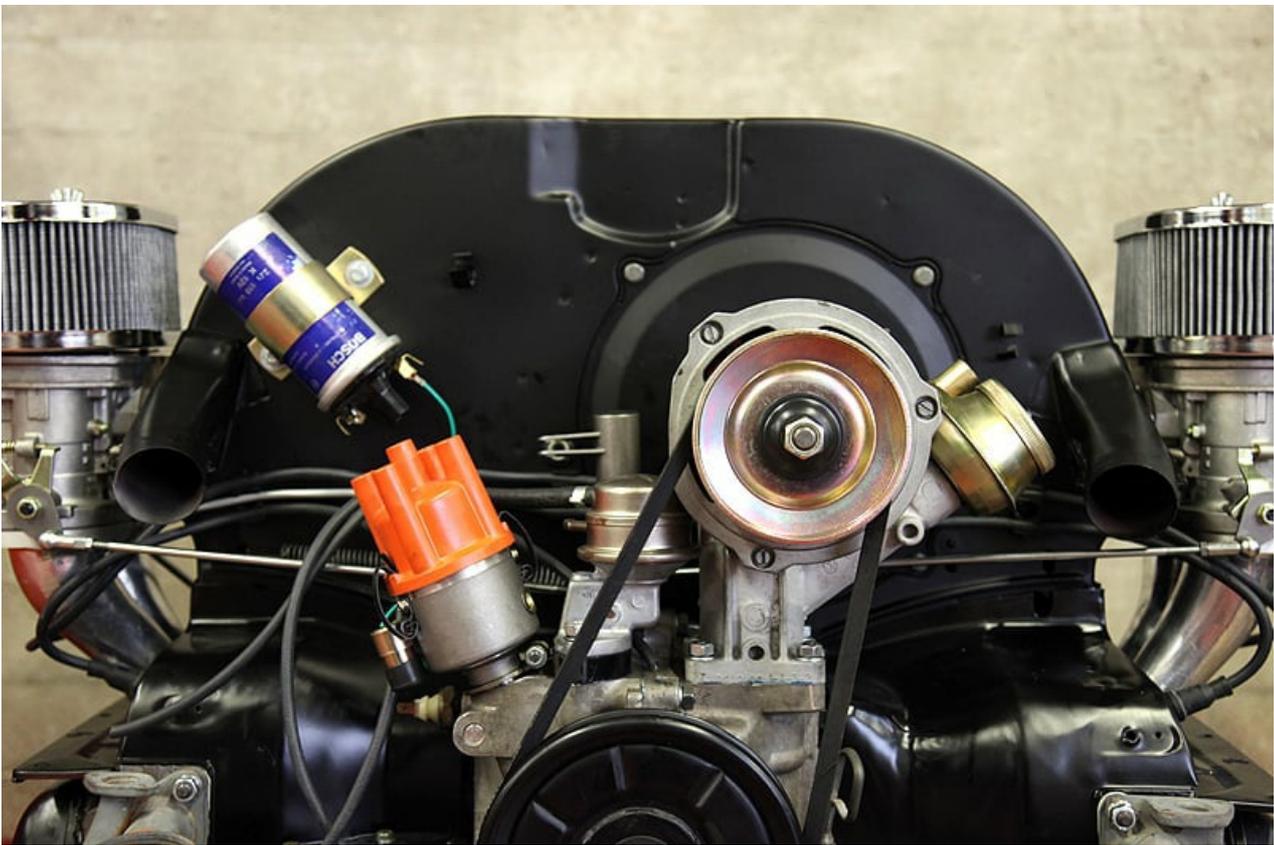




Seitdem hat die Restaurierungssparte viele Bullis aufgekauft und restauriert. Insgesamt 100 Kastenwagen, Pritschen, Multivans und Camper der Generationen T1, T2, T3 und T4 konnten so erhalten werden. Doch das soll nicht alles sein. Mit dem Umzug in die 7.000 Quadratmeter großen Hallen in der Lagerstraße 2 können nun auch externe Auftragsarbeiten angenommen werden. „Wir bieten die bestmögliche Restaurierung aus erster Hand an, ab Werk eben“, verspricht Schomburg, „und diese wird ihren Preis haben, obwohl wir handelsübliche Stundensätze von 80 Euro berechnen. Gibt der Kunde beispielsweise einen völlig un-restaurierten Bulli hier ab, dann kann eine Komplettrestaurierung um die 100.000 Euro kosten.“

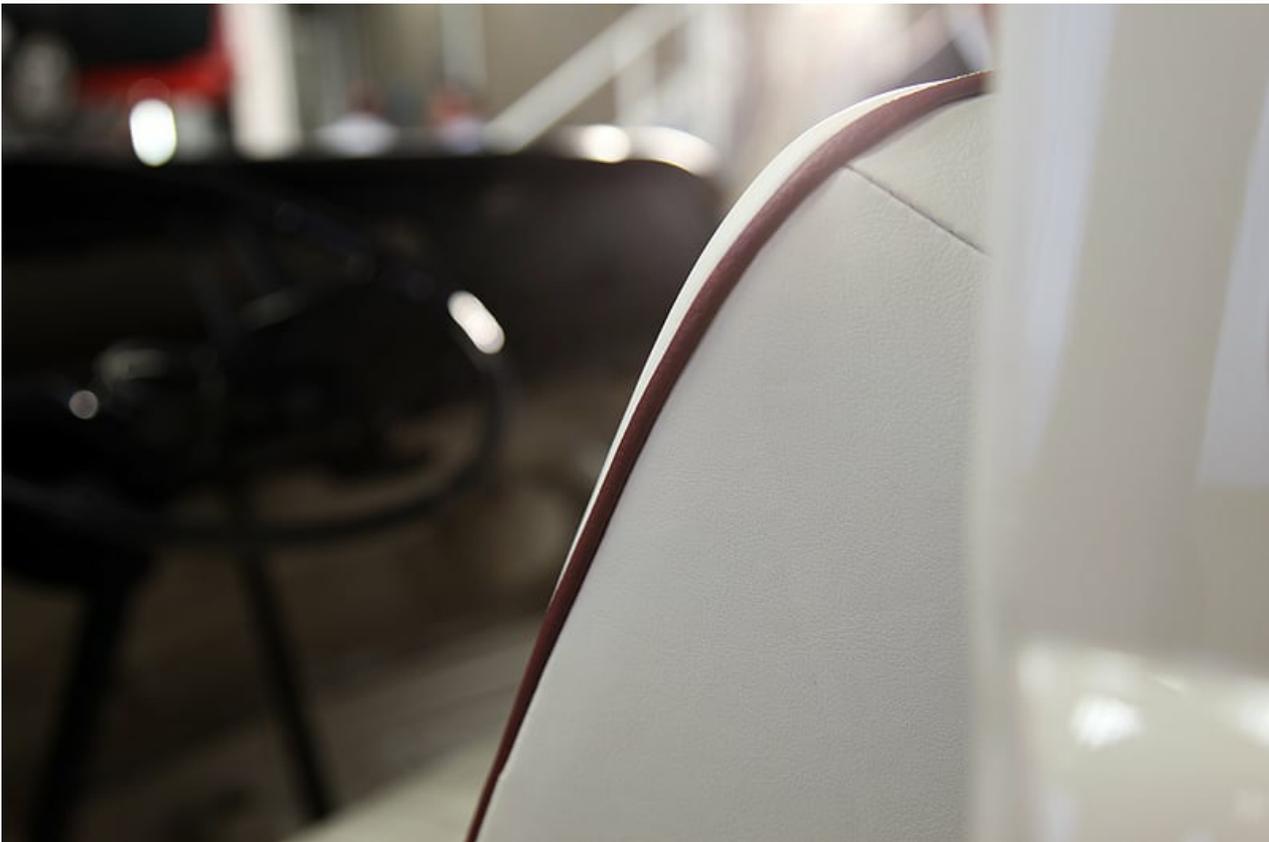
Doch die Restaurierung ab Werk ist finanziell nicht unattraktiv, erhält der Bus nach Fertigstellung ein Werks-Zertifikat, das den gesamten Restaurationsablauf dokumentiert. Wer die Marktpreise für Sammlerfahrzeuge beobachtet, weiß, dass sich ein Zertifikat vom Hersteller positiv auf den Verkaufspreis auswirkt. Dennoch bleibt abzuwarten, ob sich die durchschnittliche Fangemeinde des Bullis eine Restaurierung ab Werk leisten kann. In der Werkstatt jedenfalls warten momentan bekannte Firmenkunden wie Coca Cola auf die Restaurierung ihres Bullis. Meistens sind es solche Unternehmen, die ihn ihrer Geschichte bereits VW Busse als Firmenfahrzeuge im Einsatz hatten und sie heute zu Marketingzwecken einsetzen.



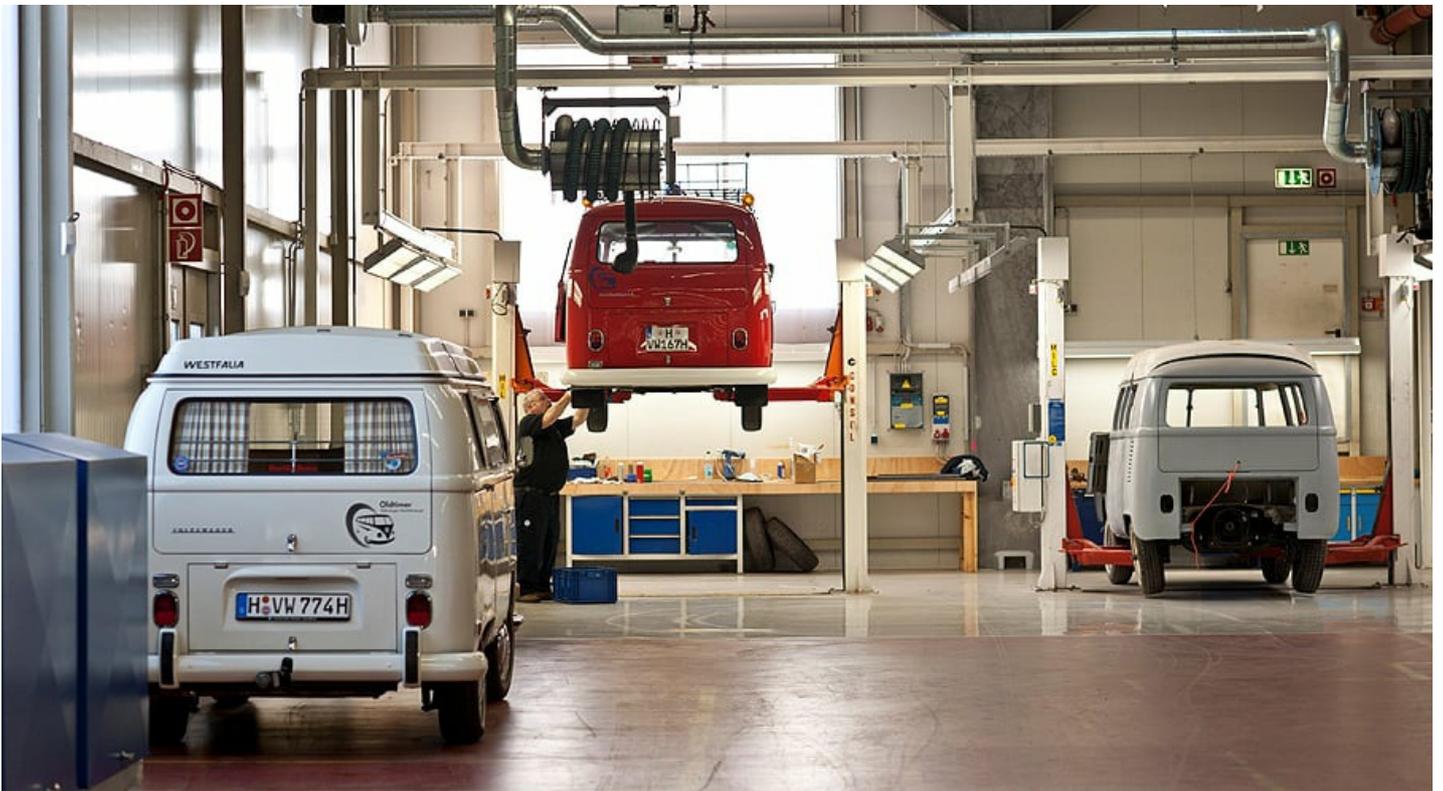


Für die Komplettrestauration wurden vier Stationen eingerichtet. Nummer eins: die Bestandsaufnahme. Diese geht meistens bereits ins Mark. Denn viele VW Busse verbergen unter ihrem freundlich-unschuldigen Kleid mehrere Schichten Blech, die im Laufe der Jahre zur Bekämpfung von Rostlöchern verschweißt wurden. Zweitens: die Demontage. Hier wird der Bulli in seine Einzelteile zerlegt: Motor, Antriebstechnik, Interieur. Es verbleiben Rohkarosse und Chassis, die nun aufgearbeitet, grundiert, versiegelt und anschließend lackiert werden – „besser als neu“ ist hier das erklärte Ziel. Da wird je nach Zustand schon einmal der gesamte Lack abgetragen und die Karosserie neu getaucht.





Motor und Antrieb werden derweil zerlegt, gegebenenfalls neue Bauteile montiert und das ganze neu abgedichtet. Die schnelle Teilversorgung sichert die Abteilung Volkswagen Classic Parts – in den meisten Fällen. Sollten Teile nicht verfügbar sein, können diese nachgefertigt werden. Das macht die Restauration ab Werk effizient, so Schomburg, denn durch die unkomplizierte Teilversorgung spart man Zeit, Arbeitszeit. In der Motor-Abteilung kann auf Wunsch auch eine Leistungsoptimierung an den kleinen Vierzylinder-Boxer-Motörchen vorgenommen werden. Wer mit einem klassischen Bulli einmal die Alpen durchquert hat, wird ein Leistungsplus zu schätzen wissen. Am Ende erlebt der Bus seine zweite Hochzeit, wenn Antrieb und Karosserie wieder zusammenfinden. Und die Interieur-Komponenten werden auf Wunsch bis zur Perfektion aufgearbeitet, mit feinstem Leder und farblich abgesetzten Kedern.



Zurück inmitten des Fahrzeugbestands der Klassikabteilung wird klar, dass die 13 Mitarbeiter bereits reichlich Kompetenz beweisen konnten: Vom top-restauriertem T1 Samba von 1964 mit eleganter Two-Tone-Lackierung Weiß und Seeblau aus dem ehemaligen Besitz der Familie Naumann, deren Urlaubsausfahrten mit dem Bulli für gewöhnlich eher einer professionellen Expeditionsunternehmung glichen, über vorsichtig restaurierte Modelle wie einen T2 Hippie-Bulli. Eine Kunststudentin bemalte den privat umgebauten Camper im letzten Jahrhundert ganz nach ihren Vorstellungen, eben wie ein authentischer Hippe-Bus auszusehen hat. Von jeder Menge Flower-Power bis zur dampfenden Sportzigarette hat die Künstlerin geradezu sorgfältig die Lebensart dieser Generation interpretiert. Bis zum Porsche-Bulli reicht das Spektrum: Das „Projekt B 32“ basierte zunächst auf dem T2, der einen 100 PS starken Boxermotor aus dem Porsche 914 erhielt. Später war es die Generation T3, die mit dem Sechszylinder des Porsche 911 SC aufgerüstet wurde. Die leistungsstarken Busse wurden entwickelt, um mit den schnellen 911er-Versuchsfahrzeugen bei ihren Tagesetappen Schritt zu halten. Schätzungsweise sollen 15 Exemplare des B 32 mit Porsche- und zwei mit VW-Chassisnummer entstanden sein.

Wer die eindrucksvolle Sammlung in der Lagerstraße 2 einmal erlebt hat, erkennt schnell, dass hier jeder Bulli seine ganz eigene Geschichte erzählt. Und es ist gut zu wissen, dass es für diese Geschichten auch in Zukunft automobiler Zeugen geben wird. Weitere Informationen unter [volkswagen-nutzfahrzeuge.de](http://volkswagen-nutzfahrzeuge.de).







Fotos: Jan Richter, VW

## Galerie



















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/abstammung-verpflichtet-restaurierung-ab-werk-f-r-den-vw-bus>

© Classic Driver. All rights reserved.