

Mein VW T3 Syncro

BJ. 11/1990 – 1,9L WBX DG 78PS – 2 Sperren

Gekauft: Dez 2006

Den Bus hatte ich bei Ebay ersteigert.

Er befand sich in einem nicht gerade tollen Zustand.

Habe mal versucht alles ein wenig zu dokumentieren falls jemand ähnliches vor hat. Eine Kostenübersicht spare ich mir hier 😊

Bei Fragen stehe ich gerne zur Seite unter kontakt@back-loop.de

Teil 1 – Von der Schrottkarosse zum T3

- I – Seite 02 – 05 – Das Objekt der Begierde [online](#)
- II – Seite 06 – 11 – Rosterkennung [online](#)
- III – Seite 12 – 21 – Rostbeseitigung [online](#)
- IV – Seite 22 – 24 – Zerlegen der Karosse [online](#)
- V – Seite 25 – 30 – Der Lackierer [online](#)
- VI – Seite 31 – Zusammenbau der Karosse [online](#)
TDI Einbau, Konservierung [online](#)

Teil 2 – Der Campingausbau

- I - Seite 88 - Die Campingeinrichtung [online](#)

I – Das Objekt der Begierde

Abholung in Kaufbeuren





Front hat im Mittelblech Durchrostungen. Streifschaden vorne rechts, Seiten komplett mit Steinschlagschutz gestrichen.



Die andere Seite war nicht viel besser. Hinten einen Streifschaden.



Als nächstes gab es dann die 16“ Felgen inkl. Reifen.
Waren dann auch fast täglich irgendwo im Gelände unterwegs..





Im Jan 2007 dann noch den Frontgrill, ein Westfalia Klappdach sowie Bügelspiegel und diverse Motorreparaturen.



So nahm ich dann den Bus im Sommer 2007 mit nach Greece.

II – Rosterkennung



Im Januar 2008 machte ich mich dann daran den Bus zu zerlegen.
Steinschlagschutz mühsam entfernen mit Abbeize und Heißluftföhn
Darunter kam dann natürlich das wahre Übel zum Vorschein.



Beide Radläufe hinten natürlich komplett hinüber.





So sah es dann ohne den Steinschlagschutz aus.





Wie man hier schon sieht, der komplette Schweller durchgerostet.





Für diverse Reparaturbleche musste der ein oder andere T3 erhalten....





Leider hat das erste Blech nicht gepasst, also noch einen zerlegen 😊

III – Rostbeseitigung

Unten: Streifschaden herausgezogen, neue Bleche an der Front.



Komplett neuer Schweller eingeschweißt Blech nach oben gepunktet.



Neuer Radlauf links - teilweise neues Blech im Radkasten



Komplettes Blech aus dem Spenderbus eingepasst
(Das ganze Eck und alles rote ist aus dem anderen Bus)





Radläufe vorne rechts und links verkürzt und aufgezinnt für die 16" Bereifung, die hier ab und zu streifte



Neuer Radlauf hinten rechts

Unten: Die verkürzte Rechte Seite vorne





Oben: Die ganze Geschichte von innen nach der Reparatur.
Unten: Komplette Schiebetürleiste rausgeflext





Oben: Hier mußte ich sehr viel Blech weg nehmen
Unten: Leiste neu eingepasst und verzinkt





Oben: Es scheint nicht aufzuhören.... Radlauf vorne
Unten: Komplett rausgeflext und aus einem Spenderbus
das Blech eingesetzt und verzinkt.





Das ganze noch von hinten....

Unten: Blech unterhalb vom Kühler komplett rausgenommen.





Innenraum nun rostfrei, gestrichen mit Rostschutz und dann
2 Schichten Hammerit

II – Zerlegen der Karosse



Und weil ich gerade dabei war, neues Einstiegsblech rechts...



Vorne ein neues Blech eingesetzt. Das war ganz schön mühsam...
Unten: Neuer Einstieg links, gerade am verzinnen.



V – Der Lackierer

So, der Bus ist nun vom Lackierer zurück... hier ein paar Bilder:
Lackierung in flashrot und candyweiss sowie Klarlack.





Der untere Teil sowie Radläufe wurden vorher mit Steinschlagschutz lackiert.









Habe mich für Beplankungen und die Carat Stoßstangen entschieden. Macht den Bus nicht gerade gängig im schweren Gelände aber sieht optisch besser aus.

VI – Zusammenbau der Karosserie

Die Beplankungen wurden montiert. Vorher komplett alles von hinten und unter den Beplankungen mit Mike Sanders konserviert. Schrauben, Unterlagscheiben und Muttern aus Edelstahl, Halteblättchen aus Alu.

Schiebefenster aus einem T3 Hannover Edition mit Tönung montiert.

16“ Felgen mit Reifen wieder montiert.







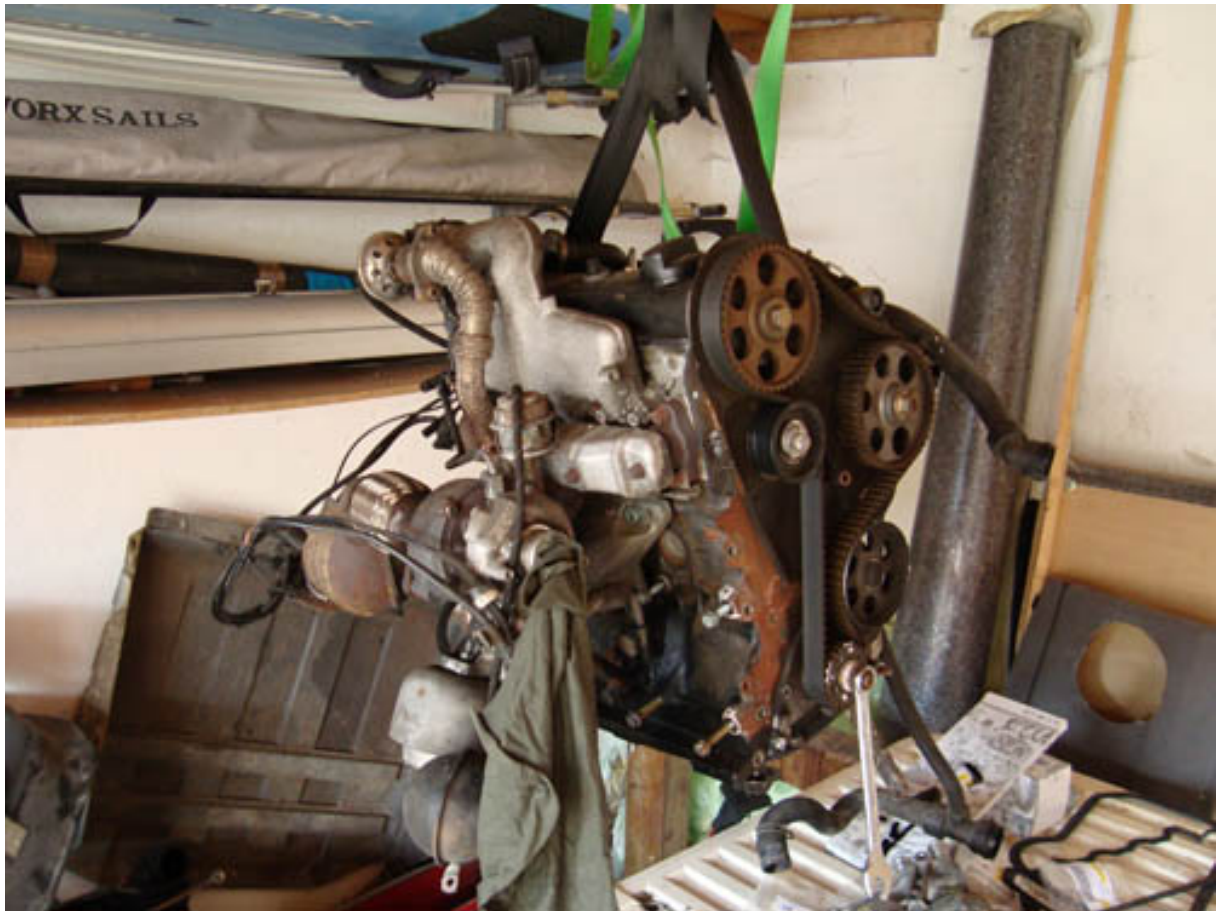
Klappdach mittlerweile lackiert und draufgelegt...







Stosstange montiert, vordere Partie mit Mike Sanders schon konserviert.



Der AFN 1,9TDI aus einem Audi A4 ausgebaut mit 150.000km.
Komplett Scheckheftgepflegt. Jetzt hängt er in der Garage und
wartet auf den Einbau...



Mittlerweile ist die Front montiert. Neue Blinker und alles komplett mit Mike Sanders versiegelt...

Öl- und Ladeluftkühler werden dann nachträglich montiert.

Neue Scheibenwischer, neue Wischarme und neue Spritzdüsen...

Frontgrill neu lackiert.



Motorraum wurde alles abmontiert. Keine Kabel und keine Wasserrohre mehr. Rostansätze im Bereich über dem Tank und leichte Ansätze im Motorraum wurden entfernt und die nächsten Tage dann noch gestrahlt. Versiegelt mit BOB und dann lackiert mit Rostschutzfarbe.



Tankhalter in Edelstahl sind schon bestellt, wird auch die nächsten Tage montiert. Analog dazu wird der Motor schon auf den Einbau vorbereitet. JX TD Teile montiert die nötig sind, Zahnriemenwechsel und neue Wasserpumpe.



Achsschenkel wurden mit einem elektrischen Fuchsschwanz entfernt.
Funktionierte einwandfrei und schnell. Tank ist eingebaut komplette
mit Edelstahlhalter von Käfer und Co. Alle Kraftstoffleitungen neu.
Dieselfilter aus dem Audi A4 eingepasst.
Halterung gebaut für den Ausgleichsbehälter vom JX.



Radkasten komplett entrostet und schwarz lackiert. Jetzt wird er mit schwarzem Wachs konserviert.



Alles vorbereitet für den anstehenden Motoreinbau.



Hier der Radkasten auf der anderen Seite sowie die restlichen Kabel aus dem alten Kabelbaum.



Der geänderte Motorhalter, eine Mischung aus T3 JX Syncro und Audi A4 Motorhalter.



Neue Bremsbeläge von ATE für hinten sowie neue Bremstrommeln von Textar.
Mal sehen wie die Bremsträgerbleche nach dem Sandstrahlen aussehen.





Alter Kupplungsnehmerzylinder war defekt. Hier ein Neuteil von Ate das ich verbauen werde.



Beide hinteren Federn waren am oberen Teil gebrochen. Hier habe ich 2 neue von Spidan gekauft.



Stoßdämpfer hinten sahen nach den 20 Jahren auch nicht mehr gut aus und waren feucht. Es werden 2 Boge turbo verbaut.



Das 2 Massenschwungrad von Audi hatte nicht gepasst. Habe mit viel Glück habe ich ein neues vom Golf 3 bei Ebay bekommen (Original VW). Kupplung ist auch neu von Sachs.



Ein neues Ölkühler Set aus der Busschmiede.



Das Getriebe ist für den Einbau vorbereitet. Eingangswelle geändert und neu abgedichtet.

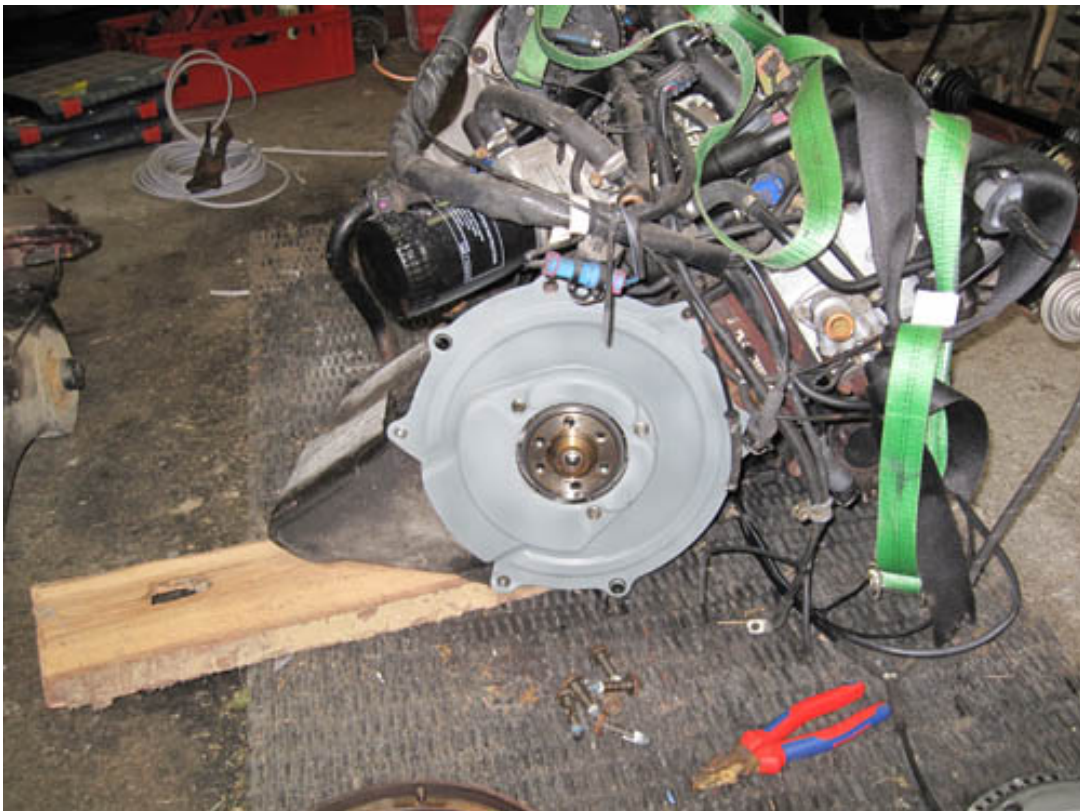


Natürlich auch noch ein wenig geputzt.





Antriebswellen entrostet und neu lackiert. Neue Manschetten.

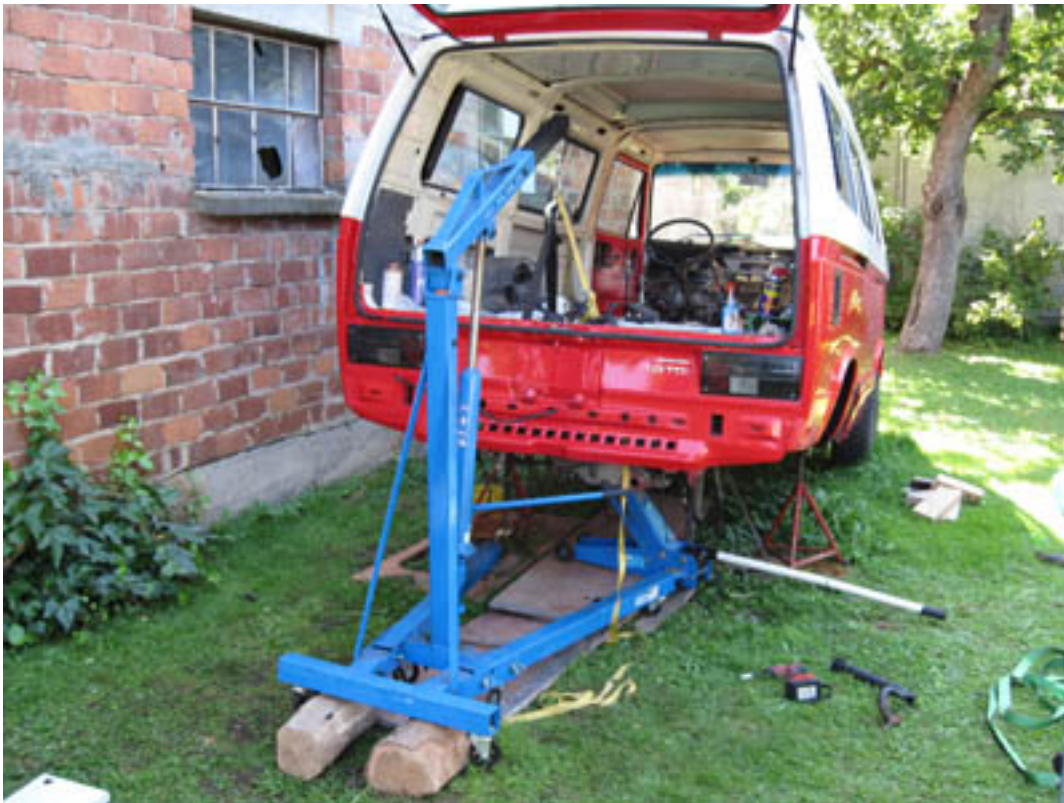


Der Motor mit JX Abdeckblech.



Wasserschlauch von Gardena für den Luft/Wasser Ladeluftkühler.

Am 01.08.2009 war es dann soweit. Der Motor wurde eingesetzt....



Das Einsetzen in einer Wiese erschwerte das Ganze ein wenig...
Um die neue Lage zu erhalten, haben wir mit Gurten nachgeholfen.







Nun wurde noch mit vereinter Kraft das Getriebe an die Karosserie gebunden.





Beim Syncro ist nicht gerade viel Platz zum arbeiten. Hier ist es sehr zu empfehlen die Achsschenkel auszubauen, da man so überall problemlos drankommt. Auch Anlasser und Kupplungszyylinder.



Hier der Motorhalter von HA-Projekt. Dieser musste ich ja verändern und stärken, da er sonst beim Audi Motor am Turbolader streift.





Mal ein Bild meiner Werkstatt ☺



Kühler wurde ausgebaut, alles konserviert mit Mike Sanders.



Hier war die Schwierigkeit den Luftfilterkasten unterzubringen. Der Original Audi passte nicht, aus diesem Grund habe ich den vom Golf 3 AFN verwendet. Hier passt auch mein vorhandener Luftmassenmesser.

Der LFK habe ich eine schräge Lage gebracht, so dass der Schlauch zum Turbolader hinten am Holen problemlos vorbei geht.



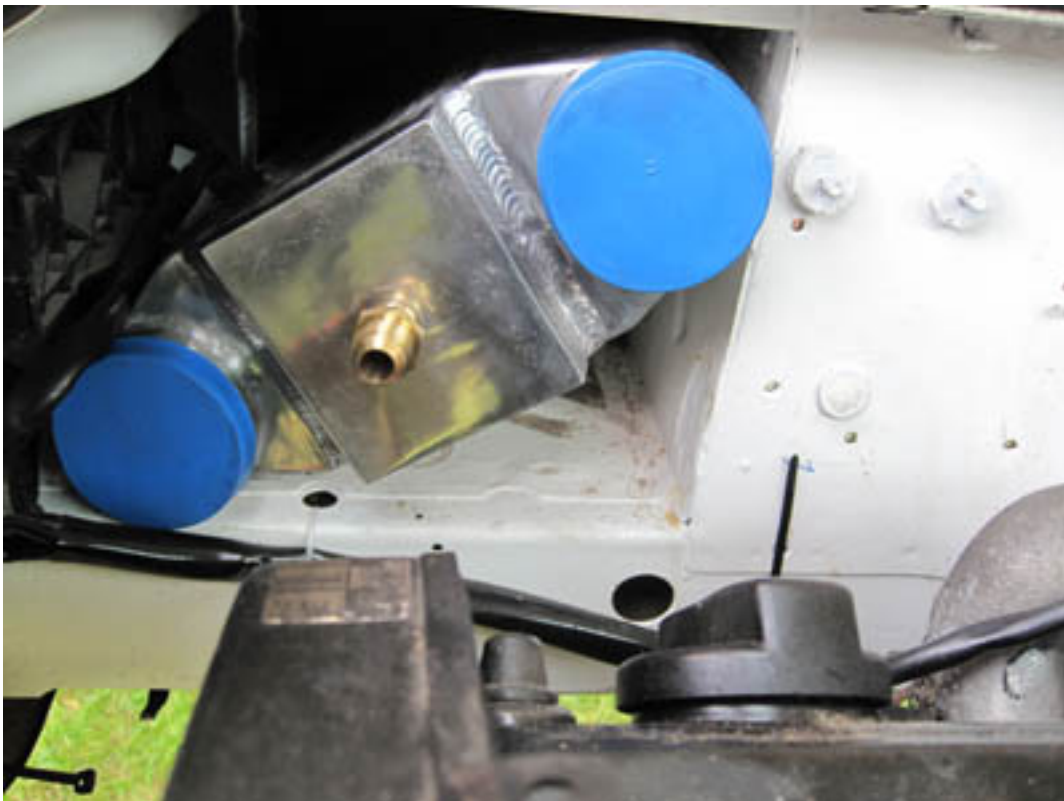
So sieht das Ganze von oben aus.

Unten: Ölkühler von der Busschmiede mit geändertem Thermostat und anderem Schalter für das Kühlgebläse.





Hier die Anschlüsse vor dem Ölfilter für den Ölkühler.



Der LLK wurde mal provisorisch hinter das linke Rücklicht gelegt.
Der Platz scheint gar nicht schlecht zu sein, es würde auch keinen anderen
Platz mehr dafür geben.



Hier noch 2 Ansichten von hinten





Die Unterdruckanlage habe ich hinter dem rechten Rücklicht untergebracht.



Nach langem Überlegen und Platzproblemen beschloss ich für den LLK vorne einen neuen Ölkühler zu verbauen. Dieser passte dann mit einigen Anpassungsarbeiten oben vor den Wasserkühler.



Hier war glaub der erste Vorteil des Audi Motors. Der Kabelbaum reicht bis in den Innenraum unter die irgendwann entstehende Rücksitzbank. So ist alles schön im trockenen und gut erreichbar.



Achsschenkel habe ich Sandgestrahlt und mit LKW Chassis Lack lackiert.

Die restlichen Teile sind auch sandgestrahlt und lackiert. Neue Radlager wurden re+li hinten eingesetzt. Bremsankerbleche sind neu von VW und auch lackiert.





Nach einer 6 monatigen Winterpause wurde dann die Hinterachse montiert...



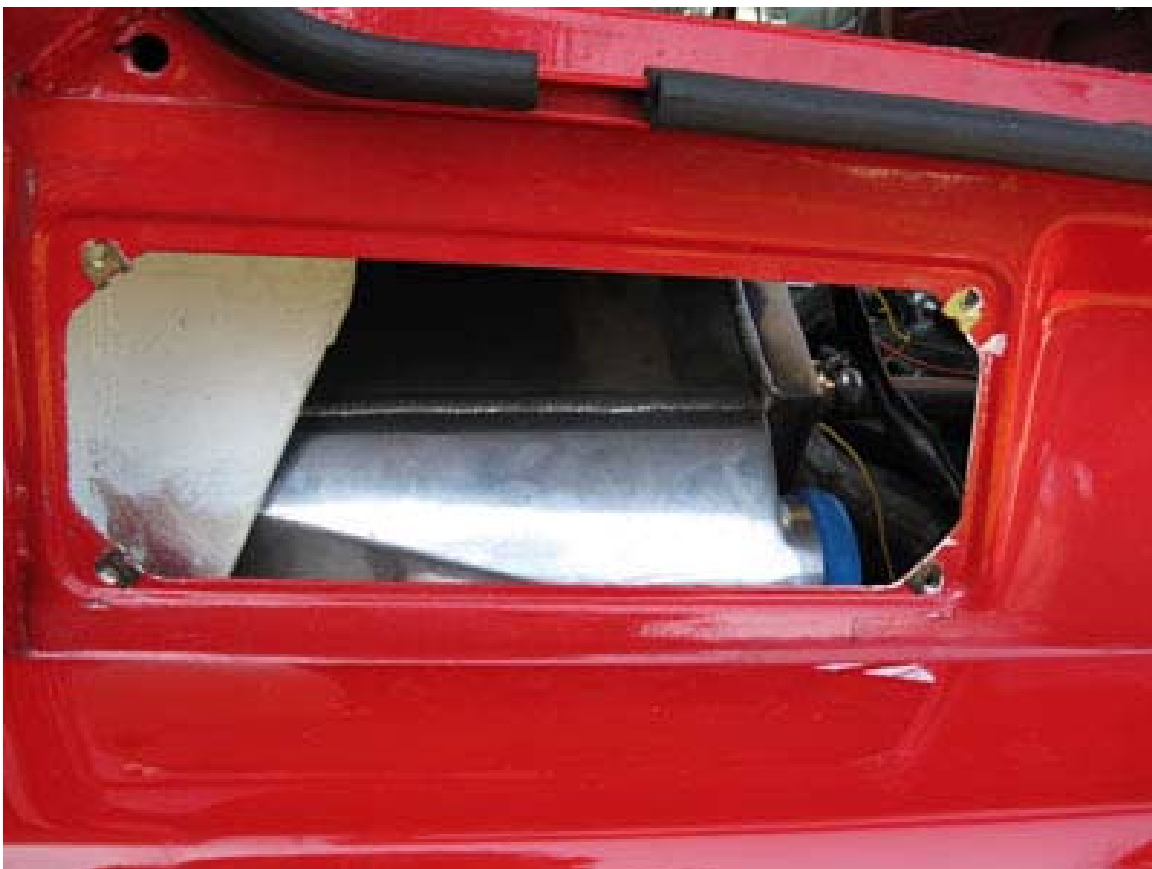


Vorne wurde der Kühler für den Luft/Wasser LLK verbaut und dann die Leitungen nach hinten verlegt.





Den Wärmetauscher vom LLK habe ich hinter dem linken Rücklicht positioniert.





Der Ausgleichbehälter ist vom Smart. Wollte ein geschlossenes System und keinen Scheibenwischbehälter. Später ist das Ganze im hinteren Schrank.





Unterdruckanlage ist nun auch komplett verlegt. Einmal an der Motorwand und das zweite Ventil mit Ausgleichsbehälter hinter dem rechten Rücklicht.





Kabelbaum mit Steuergerät habe ich ans hintere Blech (unter der zukünftigen Sitzbank) montiert. Hier ist es trocken und es sind im Motorraum kaum Kabel zu sehen.





Alle Versuche halfen nichts. Das Original JX Trennblech funktioniert nicht.
(Siehe Bild Seite 51)

Das Ganze hat 5 Stunden Arbeit und jede Menge Bier gekostet dieses
in das Edelstahl Trennblech der Käfer und Co zu wechseln....



Im Innenraum sammeln sich allerhand Kabel an....



Hier die Luftansaugung und der LLK. Habe ich mit Samco Schläuchen passend gemacht. Sehr teure Alternative....

Das Ganze von unten....





Die Ölrücklaufleitung von T3-umbau.de . Passt auch am Audi AFN.



Standheizung Eberspächer D2L schon eingebaut, da Tank noch leer war...



Noch ZV an der Schiebetüre nachgerüstet und ein paar Kleinigkeiten wie geschlossene Griffe...





Hosenrohr noch angepasst und verschweißt. Den Flansch vom Audi AFN habe ich mir Lasern lassen.

Kompletter Lichtmaschinenhalter, Wasserpumpe und Schwungscheibe und Lichtmaschine (120A) getauscht. Es gab keine Möglichkeit den Rippenriemen passend zu bekommen. Jetzt alles vom Golf 3 1,9 TDI (ALE)





Nach 2 Stunden Politur und Wax sieht er schick aus nach der langen Standzeit





Krümmer ist montiert, die Elektrik angeschlossen.
Nach einige kleinen Problemen war es dann am
23.04.2010 um 23 Uhr soweit. Der neue Motor
läuft....

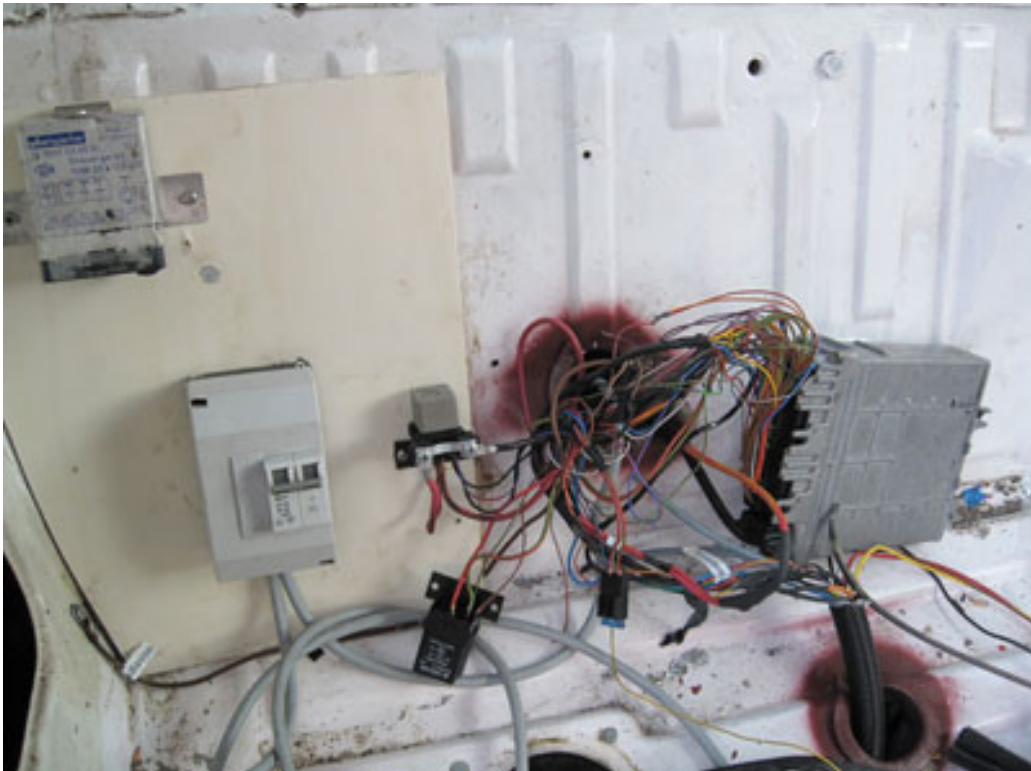


Erst mal die Verkabelung im Cockpit etwas aufgeräumt. Wegfahrsperre hinter dem Handschubfach angebracht. So kann auch mal der Schlüssel abgezogen werden.





Die nächsten Tage muß ich dann mal die letzten Kabel am Steuergerät anklebmen und das ganze etwas ordnen....





Hier habe ich den Gaspedal vom Golf 3 angebracht. Ist direkt unter dem Fußraum des Fahrers. So ist das Gaspedal sehr direkt. Geschützt wird das dann alles vom Unterfahrschutz....



Das Klappdach hab ich abgenommen, leider war das Wetter nicht gerade toll



Hier der neue Stoff. Ist nicht 100% passend da vom Carthago T4...



Innenraum komplett mit Xtreme Isolator gedämmt (30mm selbstklebend)
Teilweise an den Stößen auch doppelt. 2 Matten sind ausreichend.





Danach mit doppelseitigem Klebeband eine Dampfsperre angebracht.





Cockpit ist fertig zusammengebaut. Alles mit Funktion.





Unterfahrschutz lackiert und angebracht.



Teil 2 - Der Campingausbau

Ich hatte noch den hinteren Teil der Carthago Ausstattung. Vorne holte ich mir bei Ebay einen Westfalia Küchenblock. Leider war das Ganze doch nicht so passend wie ich erst dachte. Das ausgeklappte Bett ist am Küchenblock angestoßen, mit dem Schrank hinter dem Küchenblock von Westfalia konnte ich auch nichts mehr anfangen. Also das Schränkchen und die Platte unter der Sitzbank selber gefertigt aus Birke Multiplex und anschließen lackiert.





Die ganze Elektronik befindet sich jetzt unter dem Rücksitz. Hier habe ich eine 100AH Batterie verbaut und ein 19A digitales Ladegerät von Schaudt welches auch separat auf die Starterbatterie geklemmt werden kann. Trennrelais zum laden der Bordbatterie und zum abschalten des Kühlschranks während das Fahrzeug steht wurden auch eingebaut. Alles wurde an den Batterien direkt nochmals zur Sicherheit mit 80AH abgesichert.

Die Standheizung nimmt hier ziemlich viel Platz ein mit ihrem großen Kabelbaum....

12V wurde in den Verkabelungskästen verklemmt und nochmals alles getrennt abgesichert. Ein 300W Solarregler von Votronic habe ich gleich verbaut da demnächst noch Solar aufs Dach kommt.



Hier ist die Verkleidung des Himmels noch nicht ganz fertig....





Anders wie bei Westfalia gibt es hier den doppelten Boden oberhalb des Motorraums was sehr gut als Stauraum verwendet werden kann.



Der Ausgleichsbehälter des Ladeluftkühlers hat sich hier unauffällig positionieren lassen.



Vorne die Pilotensitzen und Carat Teppiche mit Geräushdämmmatten.



Holmen habe ich mit Kustleder bezogen wobei das wirklich nicht meine Arbeit war.... Darunter auf dem Bild zu sehen Faserplatten mit einem leichten Marmor Dekor....

Langsam geht es weiter.... der Urlaub kann bald kommen....

