

YOUNGTIMER

Magazine

75 • NUMMER 17 • NOVEMBER/DECEMBER 2012

De auto's uit de jaren '70, '80 en '90

Mercedes-Benz

190

LES BEHALVE KLEIN



Volkswagen T3
Geen land te ver

BMW M3 SPORN
top understatement



Matra Murena
Drie op een rij



Zimmer Quicksilver
Niet wat je ziet...



Gereden: **Audi 80**
Gereden: **Opel Rekord**
Gereden: **Peugeot 505 en 605**
Youngtimers in Canada
Youngtimerrijden is duurzaam



BP 8 710966 101391



WESTFALIA

SYM

NL 34-VNZ-1

TEXST: RALPH STOWEE - FOTOGRAFIE: R.S. EN ARNE EN ANJA VAN RUITENBEEK

VOLKSWAGEN T3 SYNCRO IS GEKNIPT VOOR AVONTUURLIJKE REIZEN

Geen land te ver

STIEKEM IS DE SCHRIJVER EEN GROOT LIEFHEBBER VAN DE VOLKSWAGEN T3. DAT HEEFT ALLES TE MAKEN MET EEN GRIJS VERLEDEN, WAARIN HIJ WERKZAAM WAS IN DE BOSBOUW. BIJ BIJNA ALLE BEDRIJVEN WAAR HIJ DESTIJD WERKTE, HADDEN ZE WEL EEN T3. AANNEMERSUITVOERINGEN, NEGENPERSOONS BUSJES, PICK-UPS, VIERWIELAANGEDREVEN SYNCRO'S... DIE LAATSTE WAS MISSCHIEF NOG WEL DE MEEST TOT DE VERBEELDING SPREKENDE VARIANT. ALS ZICH DAN DE KANS VOORDOET OM EEN VERHAAL TE MAKEN OVER ARNE EN ANJA VAN RUITENBEEK, DIE MET HUN T3 SYNCRO AL JARENLANG VERRE AVONTUREN BELEVEN, LAAT HIJ ZICH DIE KANS NATUURLIJK NIET ONTGLIPPEN.

Wat was het als postpuber heerlijk om de busjes tot aan de naven door diepe plassen te jagen en daarbij het water, via hete motordelen en de ventilator, als enorme stoomwolken achter de auto te laten verdampen. Daarbij werd het genot nog groter als er een luchtgekoelde boxermotor in de achterstevan van het busje lag. Dat karakteristieke geluid... Die heerlijke roffel is me altijd bijgebleven. Het is dan ook even wennen als ik niet de van oudsher bekende klanken, maar een stevige ratel uit de Syncro – je ziet het ook vaak met een kleine s – hoor komen. Inderdaad, de hoofdrolspeler in dit artikel is een diesel. Dat is bij de Volkswagen T3 geen unicum, maar het maakt meteen duidelijk dat de verslaggever zijn referentiekader flink moet bijstellen. Zeker als de eigenaar vertelt dat de motor is vervangen voor een modernere TDI. Heiligschennis? Ach, de oorspronkelijke (Golf 1.6) motor heeft voor een naar schatting inclusief uitrusting 2.400 kilogram zware camper wel erg weinig vermogen. Gezien de lange en avoentuurlijke reizen die Arne en Anja maken, is de aanpassing dus heel begrijpelijk. Ook omdat het oorspronkelijke dieseltje in de T3 nu niet bepaald behept

is met de vaak zo geroemde Duitse degelijkheid. Wat voor een flink deel te maken heeft met de problematische koeling, hoofdzakelijk door de plaatsing van het blok achterin de bus.

Ook de oliestoker in de T3 van Arne en Anja vertoonde in het verleden al vele problemen. Arne en Anja, die hun camperbusje steevast 'Turbo' noemen, kochten hun T3 Syncro Westfalia met ruim twee ton op de klok. Die respectabele kilometerstand bereikte de kampeerwagen niet zonder slag of stoot. 'Het leek wel alsof Turbo een hekel had aan het getal 80.000,' lacht Arne. De vorige eigenaar had alle papieren van de onderhoudsgeschiedenis bewaard en daaruit maakten we op dat bij 80.000 kilometer het blokje onder fabrieksgarantie was vervangen en dat bij 180.000 kilometer de cilinderkop is vernieuwd. We hielden dan ook ons hart vast bij de tellerstand van 280.000 en ja hoor, nog geen vijf kilometer verder knapte de kilometerkabel. Alsof dat nog niet genoeg was, plofte enige tijd later ook de turbo. Arne en Anja maakten daarom van de nood een deugd en monteerden toen het nieuwere 90 pk TDI-blok. Arne zegt dat hij zo veel mogelijk heeft getracht die klus te klaren volgens de kwaliteits-



normen van VW. Of beter. Zelfs het inbouwen van een elektronische brandstofpomp met de daarbij noodzakelijke complexe kabelboom ging de T3-liefhebber niet uit de weg. Veel sneller is de bus door de motortransplantatie niet geworden, maar het beetje extra pit doet werkelijk wonderen wanneer de zware auto over bergpassen wordt gestuurd. Een nog sterker dieselblok past wel, maar de versnellingsbak kan dan het hogere koppel niet meer aan.

Het reislustige echtpaar bereist sinds hun huwelijk in 2006 meerdere keren per jaar de meest onherbergzame plekken. Uiteraard zat de reislust al langer in het koppel, maar het kwam in 2006 voor het eerst echt tot uiting met de deelname aan de Amsterdam-Dakar Challenge die naar Gambia voerde. De routes door de verschillende landen van Europa en Afrika met een Volkswagen Passat uit 1987 smaakten naar meer. Zoals gebruikelijk bij deze monstertocht moest de auto voor een plaatselijk goed doel verkocht of weggeven worden. Dat betekende voor de auto een enkele reis, maar belemmerde het duo niet om verliefd te worden op het Afrikaanse continent. Ze bedachten dat, wilden ze vaker dergelijke reizen gaan maken, er een vervoermiddel moest komen dat A het ruwe terrein aan kon én B genoeg ruimte bood voor twee personen en bagage, inclusief de mogelijkheid tot overnachten. Het resultaat van die zoektocht stond twee jaar later voor de deur in de vorm van een rode Volkswagen T3.

Om de door Westfalia opgebouwde camper zijn vuurdoop te geven, werd meteen maar een reis naar Sicilië ondernomen. Op die manier



OM AAN TE DENKEN...

Mocht je een T3 overwegen, bijvoorbeeld als camper, dan heeft Arne nog wel wat puntjes om op te letten. De roestneigingen komen in het verhaal al ter sprake, evenals de thermische tekortkomingen van de diesels. De andere motoren zijn normaliter heel betrouwbaar, maar de 'waterboxers' (gemonteerd vanaf augustus '82) willen nog wel eens koelmoeistof lekken. Veel mogelijke problemen kun je de fabriek niet verwijten. Zo gaf Volkswagen destijds aan dat de Visco-koppelingen een busleven mee zouden gaan. Daarbij werd echter niet gedacht aan een toekomstige loopbaan als klassieker... Als die Visco te hard wordt – en dat wordt-ie na verloop van jaren – ontstaan er grote spanningen op de aandrijflijn die een vroegtijdige slijtage van de versnellingsbak kan opleveren. Mocht je desondanks je oog hebben laten vallen op zo'n veel zeldzamere, maar ook extra leuke Syncro, bedenk dan dat veel van deze busjes een zwaar leven hebben gehad als werkpaard bij defensie, in de wegenbouw, of (met excuses van de redacteur) in de bosbouw.





konden Arne en Anja Turbo goed leren kennen. Dat was een ontdekkingsstocht op zich. Het is nu eenmaal een feit dat bezitters van een camper eigenlijk nooit tevreden zijn met de indeling en uitrusting van hun vervoermiddel en zodoende altijd aanpassingen plegen. Daar komt bij een youngtimer zoals de VW T3 bij dat je rekening moet houden met extra onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Ons reislustige echtpaar is het daar helemaal mee eens. 'Ondanks de nette staat en de uitgebreide onderhoudsgeschiedenis kwam onze verwachting van wat laswerk na een jaar of drie uit. Ook zijn er bij de techniek en in het interieur diverse veranderingen doorgevoerd.' De T3 van Arne en Anja is in 1991 als 'kale' Multivan Syncro van de Volkswagenfabriek naar Westfalia overgebracht om daar te worden afgebouwd als camper. Het klapdak dat zo kenmerkend is voor deze compacte kampeerauto's was al door VW aangebracht. Westfalia monteerte het interieur. Niet vrij van optimisme noemde Westfalia z'n creatie vierpersoons, maar met een bovenbed van maar 1,80 meter is het eigenlijk meer een 2+2 camper. Dat bovenbed is inmiddels niet meer te vinden.

'Één van de aanpassingen,' aldus Anja. 'Dat bed hadden we niet nodig en dus hebben we dat maar uitgebouwd, zodat we meer bagage kwijt konden. Oh ja, we hebben thuis ook een originele back2back-seat voor als we meer mensen mee willen nemen. Een kennis van ons, had er nog twee liggen op zijn zolder en vroeg niet de woekerprijs die je op internet tegen komt voor dergelijke originele accessoires.'

Als alle stoelen gemonteerd zouden zijn, kom je uit op het maximum aantal van zes personen dat ook op het kenteken vermeld staat. Het spreekt voor zich dat het dan erg krap wordt in Turbo. Daarom blijft een aantal stoelen in de schuur bij de lange reizen. Koken gebeurt op een tweepits gasstel dat vanuit de ingebouwde LPG-tank wordt gevoed, evenals de koelkast. Zelfs een schoon- en vuilwatertank zijn aanwezig. Omdat het in de woestijnen en berggebieden van Marokko soms ook heel koud kan zijn, monteerden de trotse eigenaren een Truma-gaskachel. Anja laat nu we er toch zijn ook de bijrijderstoel even om zijn as draaien. 'Handig toch? Dat draaiplateau hebben we ook zelf onder de stoel gezet. Dan kunnen we de binnenruimte weer wat efficiënter gebruiken.'

Je moet oppassen met Volkswagen bussen als ze al een eigenaar of vijf gehad hebben.

1 Sinds de komst van de Syncro reist er nog een Van Ruitenbeek mee met de bus. **2** De werkplek is typisch Volkswagen Transporter 'oude stijl' met een hoge zitpositie en een vlak liggend stuur. Het rijcomfort is echter aanzienlijk groter dan bij een T1 en een T2. **3 en 4** Autobedruwing in theorie en praktijk. Kijk, daarvoor heeft zo'n bus nou van die grote zijvlakken! **5** Nee, hier hoeft zo geen boer met een trekker aan te pas te komen... **6** Door zijn vierwielaandrijving en grote bodemvrijheid heeft de Syncro een enorme klimvaardigheid en zijn ook slechte wegen geen probleem... **7** ... Mits de banden ook geschikt zijn voor de minder gebaande paden. Hier zit er een stukje authentieke woestijnbodem op het profiel. **8** Kamperen onder de palmen in Marokko. Het is eens wat anders dan een camping municipal aan de Loire...

Het nadeel van een stalen camper van deze leeftijd is de onvermijdelijke roest. In de loop der jaren zijn er al enkele aangetaste delen hersteld, maar het roestspook is duidelijk nog niet voorgoed uit de bus verjaagd. Het is daarom de bedoeling de VW komend jaar volledig kaal maken en er de plaatselijke plaatwerker/spuitser op los te laten om de bus volledig op te knappen. Dat is samen met de APK zo ongeveer de enige keer dat de Syncro in handen komt

van iemand anders dan de eigenaren. Al het andere werk wordt volledig in eigen beheer uitgevoerd. Vooral Arne heeft zijn twee rechterhanden al regelmatig laten wapperen. De motorombouw

noemden we al, maar Arne trok zijn werkoveral ook aan voor de aanpassingen aan het onderstel om de terreinvaardigheid verder te vergroten. 'Het is eigenlijk een doorlopend restauratieproject; er is altijd wel iets dat aandacht verdient. Maar ik vind het heerlijk, het is een echte hobby geworden.'

De betrouwbaarheid is volgens Arne overigens uitstekend. Hij wijst er wel op dat je moet oppassen met deze Volkswagen bussen als ze al een eigenaar of vijf gehad hebben voordat ze bij een liefhebber zijn beland. Achterstallig onderhoud is de grootste vijand. En als je zo'n T3 net zo intensief gebruikt als Arne en Anja dan is het logisch dat er wel eens iets stuk gaat. Toch moet Arne even slikken als ik vraag naar de reparatie- en onderhoudskosten. 'Ik wil het niet weten... We hebben duizenden euro's in deze bus geïnvesteerd. Betrouwbaarheid is een must bij het maken van lange reizen, dus doe ik veel aan preventief onderhoud. Na die 60.000 kilometer die we zelf op de teller wisten bij te schrijven, denk ik dat Turbo weinig

Met enig positivisme noemde Westfalia z'n creatie vierpersoons.

1
2



voordeliger is geweest dan een moderne auto. De wegenbelasting voor een campertje en de verzekering zijn de kosten niet en een verbruik van 1 op 10 vind ik ook nog wel acceptabel. Het vinden van onderdelen vraagt de meeste creativiteit. Veel specifieke delen beginnen schaars te worden, of ze worden op internet aangeboden voor bedragen die suggereren dat ze uit puur goud zijn gefreesd. Gelukkig zijn Volkswagens net Lego en kan je met onderdelen van Golfs en Audi's een aardig eind komen.'

Sinds Arne en Anja de rode T3 Syncro onder hun hoede hebben, zijn er tussen de grotere en kleinere restauratieklussen al vele avonturen ondernomen. Turbo mag inmiddels bijna alle landen van Europa op zijn conto schrijven en reizen naar Marokko leverden voor de drie decennia oude bus ook geen noemenswaardige problemen op. Op

65 JAAR VW-BUS IN 'T KORT

De eerste VW bus is de T1, oftewel de Spijjesbus. De Nederlandse VW-importeur Ben Pon Sr (1904-1968) tekende volgens de overlevende 65 jaar geleden in een zakboekje – er is inderdaad zo'n krabbeltje bewaard gebleven – met een paar lijntjes het ontwerp van de oerbus. Dat idee kreeg hij tijdens een fabrieksbezoek bij het zien van een curieus transportwagentje op Kever-basis. De verkopen begonnen in 1950. De T2, met z'n grote bolle voorruit, verscheen in augustus 1967, om in Duitsland t/m zomer 1979 in productie te blijven, waarna de T3 (ook wel Type 25 genoemd) het roer overnam. In Brazilië wordt de T2 echter nog steeds gebouwd, zij het met een vloeistofkoeling. De eerste vloeistofgekoelde T3 was de Diesel (met de tot 50 pk terug gebrachte 1.6 motor uit de Golf), die in februari 1981 debuteerde. Acceleratie van 0 tot 80 km/u: zo'n 25 sec - verdere toelichting overbodig... In augustus 1982 maakten de luchtgekoelde boxermotoren plaats voor 'waterboxers', in eerste instantie met 60 en 78 pk uit 1,9 liter. Al snel verscheen er een krachtige 2,1, terwijl ook sterkere dieselvesies – dat bleven lijnmotoren – werden toegepast.

Over het hoekige ontwerp van de T3 gaat een opmerkelijk verhaal. Enkele medewerkers werkten in hun vrije tijd het idee uit voor een geheel nieuwe 4 x 4 bus. Dat leidde tot twee luchtgekoelde prototypes. De VW-top was daarover dermate enthousiast dat het ontwerp, op de luchtkoeling na, vrijwel één op één werd overgenomen in de serieproductie. De Syncro (debuut 1985) bleef bij Steyr-Puch in productie t/m maart 1992. De gewone consument kon na de zomer van 1990 geen 'gewone' T3's meer kopen, maar voor de Deutsche Post en de Bundeswehr maakte VW nog tot in 1992 een uitzondering. In Zuid-Afrika stopte de productie pas in 2003.



1 Korte pauze in het overweldigende Marokkaanse woestijnlandschap. **2** De inrichting is door de Van Ruitenbeeks enigszins aangepast, maar alles wat een mens tijdens een lange tocht in de onbewoonde wereld nodig heeft, is aanwezig, inclusief tanks voor schoon en vuil water. **3** Wanneer je verre reizen maakt met een oude auto is het essentieel dat de techniek geen geheimen voor je heeft. En weet hoe je moet improviseren...

de vraag wat de meest memorabele reis is die met Turbo is ondernomen, komt er geen eenduidig antwoord. 'Elke grote reis heeft een bijzondere herinnering achter gelaten,' blikt Anja weemoedig terug, 'de eerste simpelweg, omdat het de eerste was. De tweede, naar Marokko, omdat het de avontuurlijkste was. De derde omdat het de eerste reis was met ons kind en ga zo maar door.' Arne heeft duidelijk mooie herinneringen aan specifieke locaties die ze met de camper hebben aangedaan: 'Het bezoeken van de Etna op Sicilië staat bij mij hoog op mijn lijstje. Maar ook Lac Iriki in Marokko is me nog altijd bijgebleven. Wat waren we blij met de vierwielaandrijving! Het achtergebleven mengsel van modder en zout op de bodem van het opgedroogde meer was geen beletsel voor Turbo.' Hoe langer dit bijzondere stel aan het vertellen is, des te groter

wordt het enthousiasme over alle avonturen. De twee zitten inmiddels duidelijk op hun praatstoel en Anja vertelt vol emotie over hoe ze in een oase van drie palmbomen en een kippenhok thee dronken bij de 'locals' in de buurt van Source Blue Meski. Hm, dat is eens wat anders dan een vliegreisje hier en een cruise daar. En smaakmakend is het zeker. Nu nog een T3 Syncro, is de eerste gedachte tijdens de reis naar huis.... ||