

Scene Spot

# Bus & Bahn

Schlicht und schnell:  
60er T1 Transporter

In Michael Scheffers Brust schlagen zwei Herzen. Das eine für seine Leidenschaft zu Modelleisenbahnen, der Takt des anderen Herzes brachte dem Wuppertaler Elektro-Großhändler eine beachtlich steile Karriere als Busfahrer ein. Sechs Busse nennt der VW-Fan inzwischen sein eigen. Brandheiß: Michaels frisch restaurierte Ex-Feuerwehr!



**M**it dem 60er fing alles an!", erinnert Michael sich an den Startschuss zum Busfahrer-Dasein im Sommer 2004, "dass ich den Bus bei der Beetle Factory entdeckt habe, war reiner Zufall.

Bis dato hatte ich keine Ahnung von Bussen und noch weniger, zu welchen Preisen man sie bekommen kann." Der ehemalige Feuerwehrbulli war zum damaligen Zeitpunkt bereits durch die Hände mehrerer Fahrer gegangen. Vom

Vorbesitzer bereits teilrestauriert und mit einer Zweifarblackierung in Rot/Schwarz versehen, übernahm Michael den Transporter, um für eine erste Saison mit der originalen 34-PS-Maschine durch die Gegend zu cruisen. "Ich war



relativ geschockt, wie der Bulli am Anfang gefahren ist", weiß Michael zu berichten. Verwöhnt durch das Fahren hochmotorisierter Alltagsfahrzeuge, folgte als logische Konsequenz im Herbst 2004 die Beauftragung der Beetle Fac-

ton, den Bulli rundum zu restaurieren und ihm die von Michael gewünschte Extra-Portion Vortrieb zu verschaffen. "Ich hab mich so in den Bus verschossen", schwärmt Michael, "da fiel mir die Entscheidung zum Umbau nicht schwer."

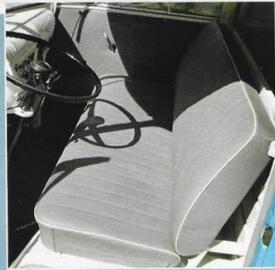
In der Beetle Factory nahm man den Auftrag äußerst ernst. Mit den Schwachstellen an der Karosserie des Busses wurde gründlich aufgeräumt.



Pastellblau auf Hell-elfenbein!



Restauriert bis unters Dach – das Team von der Beetle Factory aus Wuppertal leistete ganze Arbeit



Für die originale Sitzbank gab's eine frische Kuhhaut in dezentem Grau

Der Unterboden sowie der untere Teil der Karosserie wurden komplett gesandstrahlt. Vor allem am Laderaumboden des Transporters war das Einsetzen bzw. Austauschen diverser Bleche notwendig. Da Michael sich dazu entschloss, den Bulli in eine völlig neue Farbgestaltung einzuhüllen, hieß es für die Ex-Feuerwehr: Nackig machen! Das ehemalige Rot aus Feuerwehrzeiten sollte komplett verschwinden. Statt dessen erstrahlen heute der VW-Originalfarbton "Hellelfenbein" und ein frisches "Pastellblau" an Außen- wie Innenhülle des adretten 60ers. Der Laderaum des Transporters präsentiert sich äußerst aufgeräumt und daher mindestens genauso aufnahmefähig. Geplant hatte Michael zu Beginn



Doppelt runde Sache!

etwas völlig anderes: "Weil ich gern Musik höre – und das auch gerne laut –, sollte der T1 komplett abgedämmt werden. Ich hätte gern die Innenausstattung von einem SO34 nachbauen lassen, um darin Verstärker und Boxen 'unsichtbar' verschwinden zu lassen." Von diesem Vorhaben verabschiedete sich der Bus-Fan allerdings sehr schnell. Zur großen Erleichterung von Martin und Andreas und ebenso zu Michaels Glück, denn heute erinnert er sich: "Als der Wagen fertig war und ich die erste Runde damit gedreht hab, war ich so dermaßen begeistert. Auch vom Motorsound." Keine Spur von Reue, den musikalischen Plan voll und ganz verworfen zu haben.

so dermaßen begeistert. Auch vom Motorsound." Keine Spur von Reue, den musikalischen Plan voll und ganz verworfen zu haben.



Die 2,0-Liter-Typ-4-Maschine leistet zwischen geschätzten 130 und 140 PS



Relikt aus alten Einsätzen: Der originale Notsitz besticht durch einen passenden Überzug in grauem Leder



Schnell wie die Feuerwehr: Der ehemalige Einsatzwagen erfreut sich heute an der mindestens vierfachen Portion Leistung

Das 2,0 Liter große Typ-4-Aggregat entfaltet seine akustischen Signale über eine Ahnendorp-Edelstahlanlage und einen an den Bus angepassten Fächerkrümmer. Zwar steht dem Bulli ein Besuch auf dem Leistungsprüfstand noch bevor, doch aktuell, vermuten die Bröklings, bringe es die nagelneue Antriebseinheit auf eine Leistungsausbeute von 130 bis 140 PS. Grund für diese optimistische Einschätzung sind unter anderem die in den bearbeiteten Köpfen steckenden 94-mm-Mahle-Kolben, deren Bewegungen von einer 71-mm-Serien-Kurbelwelle gesteuert werden. Zwei 40er Solex-Doppelvergaser und eine elektrische Mitsuba-Benzinpumpe sichern eine optimale Aufbereitung des Gemischs. Über 41er Ein- und 34er Auslassventile, welche von einer 324°-Schleicher-Nockenwelle in Takt gebracht werden,

gelangt das Gemisch in die Brennräume, wo es im Verhältnis 9,5:1 verdichtet und über eine Compu-Fire-Anlage gezündet wird. Die Aufgabe der Regulierung des Temperaturhaushalts im Maschinenraum übernehmen dabei eine externe Ölkühlung mit Racimex-Thermostat sowie ein liegendes Porsche-Gebläse (mit Kohlefaserüberzug).



Zusatzinstrumente von VDO informieren über Öldruck und Temperatur



Puristisch und gut: Auf das originale Zweispeichenlenkrad wollte Michael keinesfalls verzichten

Nicht weniger aufwändig gestaltete sich die Anpassung der Fahrwerkskomponenten. Die Vorderachse des Bullis stammt vom Nachfolgermodell T2a und verfügt über Rasterplatten, die eine annähernd stufenlose Tieferlegung ermöglichen. Ferner wurden umgeschweißte Achsschenkel sowie Dämpfereinheiten von Bilstein verbaut.



Teilpolierte 16-Zoll Fuchsfelgen runden das Bus-Tuning klassisch ab

## Scene Facts

**Typ:** VW Transporter, T1 • **Baujahr:** 1960 • **Motor:** Typ 4, 2,0 Liter Hubraum, 94-mm-Mahle-Kolben, Köpfe bearbeitet, 41er Ein- und 34er Auslassventile, bearbeitete Bugpack-Saugrohre, Verdichtung 9,5:1, 324°-Schleicher-Nockenwelle, 71-mm-Serien-Kurbelwelle, zwei 40er Solex-Doppelvergaser, Eigenbau-Luftfilter, elektrische Mitsuba-Benzinpumpe, Compu-Fire-Zündung, Bosch-009-Verteiler, erleichtertes Schwungrad, externe Ölkühlung mit Racimex-Thermostat, liegendes Porsche-Gebläse (Kohlefaser) • **Leistung:** geschätzte 130 bis 140 PS • **Getriebe:** Schräglenker mit langem 4. Gang (0.82) und Superdiff • **Auspuff:** Ahnendorp-Edelstahlanlage mit Fächerkrümmer (angepasst an Bus) • **Fahrwerk:** Vorderachse vom T2a (mit Rasterplatten), Hinterachse umgebaut auf Schräglenker (Käfer), umgeschweißte Achsschenkel vorne, Bilstein Stoßdämpfer • **Bremsanlage:** Porsche 944 inklusive Hauptbremszylinder, Bremskraftverstärker vom T2 • **Felgen:** Fuchsfelgen, teilpoliert, in 6 x 16 Zoll (VA) und 7 x 16 Zoll (HA) • **Reifen:** 195/45 R16 (VA) und 205/45 R16 (HA) • **Karosserie:** Unterboden und unterer Teil der Karosserie komplett gesandstrahlt, diverse Bleche und Laderaumboden erneuert, Lackierung in den Farbtönen Hellelfenbein und Pastellblau • **Interieur:** originale Sitzbank (neu bezogen), VDO-Zusatzinstrumente

\* (Alter- bzw. Herstellerangaben)