



Deutschland 9,90 €
Österreich 10,50 € • Schweiz 15,00 CHF
Luxemburg 10,90 €

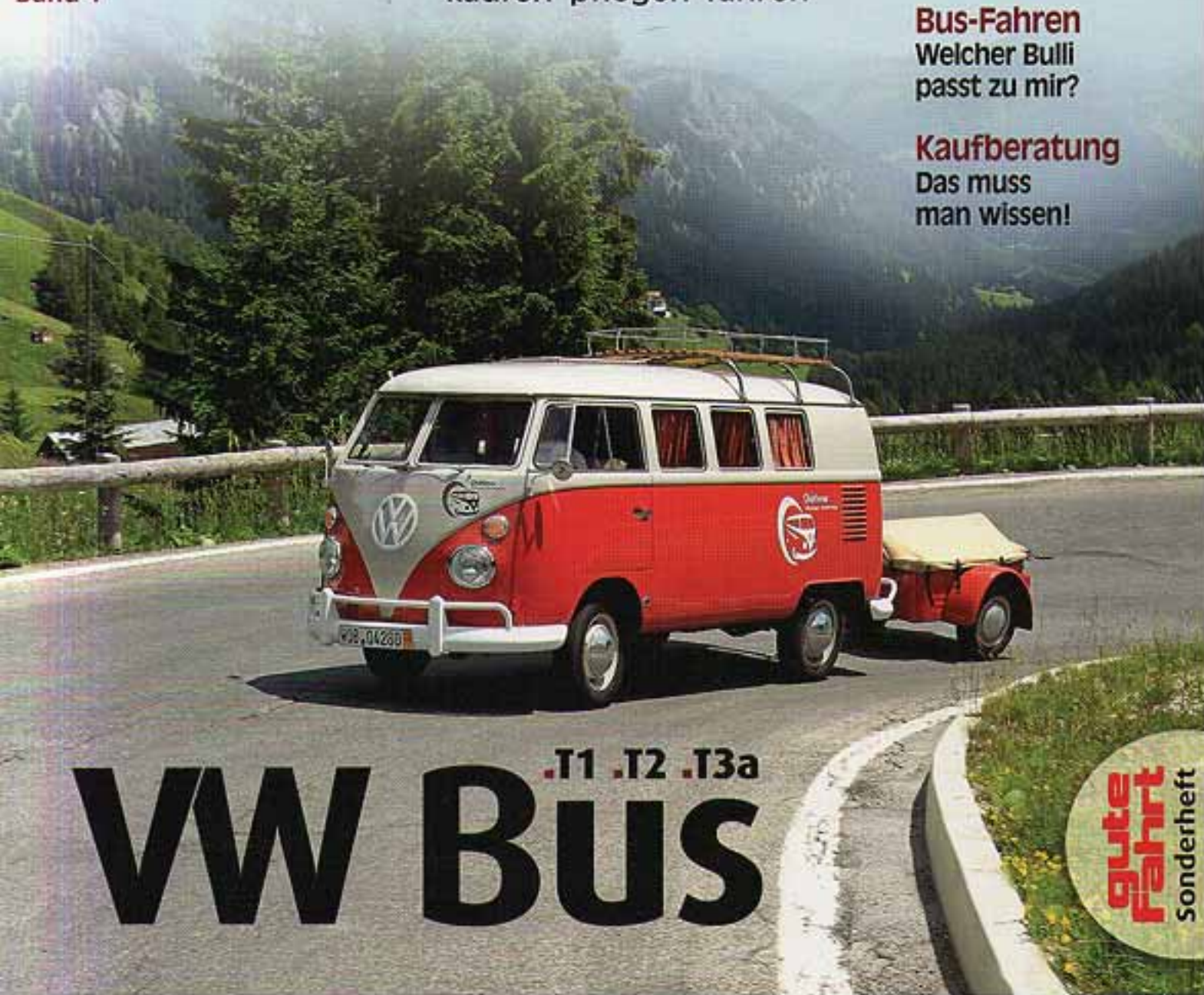
Faszination Bulli
Die Geschichte
eines Welterfolges

Bus-Fahren
Welcher Bulli
passt zu mir?

Kaufberatung
Das muss
man wissen!

Band 1

kaufen pflegen fahren



WV BUS

.T1 .T2 .T3a

**gute
fährt**
sonderheft

Samba-Mania
Kein Bulli ist
beliebter!

Report
Kult-Busse aus
aller Welt

Angesagt
Campen wie vor
50 Jahren

Pflege
Das brauchen die
Schätze regelmäßig

Tipps & Infos
Von der Restauration
bis zur Zulassung



Daheim ist, wo man parkt

Schön restaurierte Bullis sind eine Augenweide – original erhaltene rühren am Herz. Vor allem, wenn man um einen Teil der Geschichte weiß. Der Camper von Claus Missing ist so ein Fall. Rund 500 „SO 44“ baute Westfalia, kaum mehr als zwei Dutzend erhielten das Dormobil-Dach. Und dieser hier wäre mal beinahe hinter Budapest abgebrannt ...



Nun gut: Die brandgefährliche Panne ereignete sich lange, bevor Claus den blauweißen Traum erwarb. Und doch ist die heiße Anekdote ein Teil der Historie – und schwingt deshalb mit, nähert man sich dem bildschönen Fernwehmobil.

Beinahe alles an diesem Auto befindet sich im originalen Zustand. Das Blech: ungeschweißt! Die Campingausstattung: voll funktionsfähig! Die Sitze: neuwertig, weil seit Jahrzehnten unter Schutzbezügen verborgen. Eigentlich dürfte es so ein Auto gar nicht geben, mag sich der ungläubig staunende Betrachter denken. Und staunen tun viele: Claus hält seinen 1966er Hecktriebler artgerecht, gibt ihm regelmäßig Auslauf. Nicht nur auf Treffen oder Messen sieht man den schicken Wagen – sondern auch auf Campingplätzen im In- und Ausland. Wie gesagt: artgerechte Haltung ...

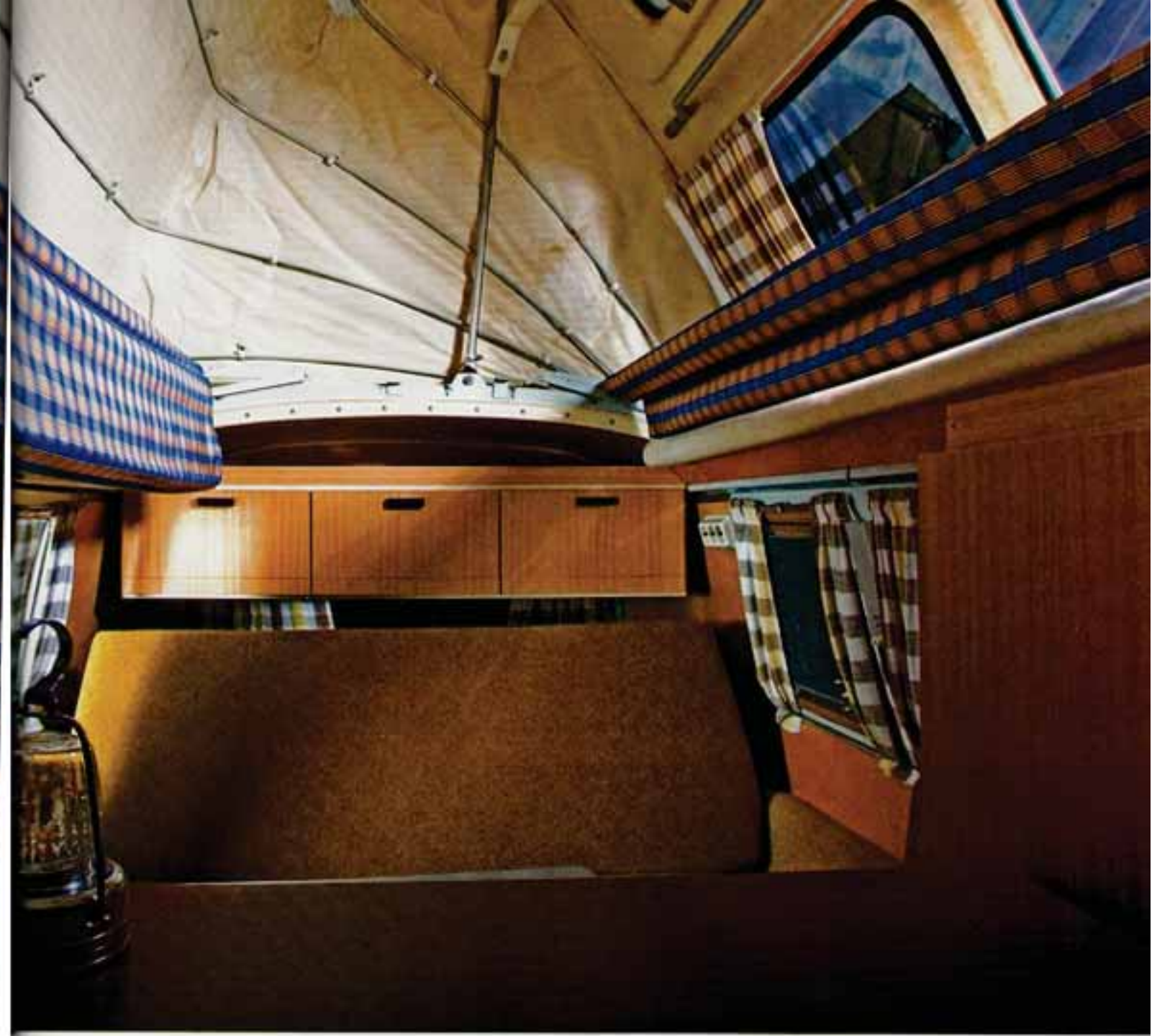
Begonnen hat alles wie so oft: durch Zufall. „Als mir ein Freund erzählte, was da angeboten wurde, war mir klar, dass ich schnell sein muss. Also machte ich sofort einen Termin klar, besorgte das

Geld – und stand tags darauf in der Früh auf der Matte.“ So schnell kann's gehen: Den Rückweg nach Kaarst am Niederrhein trat der KFZ-Meister bereits auf Achse an, die ersten Ideen durchdenkend.

Artgerechte Camper-Haltung!

„Der Erstlack hatte eine wunderbare Qualität – nur sah' man die nicht, war doch die oberste Schicht längst stumpf“, erinnert sich Claus, der auf einen professionellen Aufbereiter vertraute. „Die Jungs hatten eine Woche lang zu tun. Die schiffen und polierten, holten aber so den alten Glanz wieder raus. Ich war sprachlos.“ Der Begriff „besser als neu“ wird mitunter inflationär gebraucht. Im diesem Fall trifft er aber zu, gehen doch Qualität und Patina eine wunderbare Harmonie ein.

Den SO 44 stellte Westfalia Ende 1964 vor, zusammen mit dem SO 42, der sich mit 12.000 Einheiten in drei Jahren zum Bestseller entwickelte. Ganz anders der SO 44: Mit etwa 500 Exem-



Links Als wär' nix gewesen! Dabei ist diese Maschine beinahe einmal abgebrannt
Rechts Zum Niederknien schön: der perfekt erhaltene 66er-Camper aus ungewohnter Perspektive



plaren führte er ein Nischendasein. Grund war sicherlich der Preis, verlangten doch die Rheda-Wiedenbrücker stolze 2540 DM für die luxuriöse Variante, und damit 690 DM mehr als für die auch nicht gerade liebevolle 42er-Version. Noch einmal 1300 Mark waren zudem für die Dormobil-Haube fällig. So kamen 3840 DM zusammen – ein neuer Käfer kostete gerade mal 645 Steinchen mehr.

„Manche sagen, auch der Dachwäscheschrank im Heck sei wegen der schlechten Sicht ein Grund für den schleppen-

den Absatz gewesen“, erklärt Claus. „Allerdings kann man das Teil fix ausbauen: Es ist nur mit ein paar Rändelschrauben befestigt.“ Er selbst lässt den Schrank stets im Wagen: „Ich hab' zwei Außenspiegel und kann mit 'nem Hänger rangieren – da werd' ich mit dem T1 Probleme haben“, meint er schmunzelnd.

Unvergleichliches Raumgefühl

Problemlos ist auch der Urlaub – schließlich bietet das Aufstelldach ein

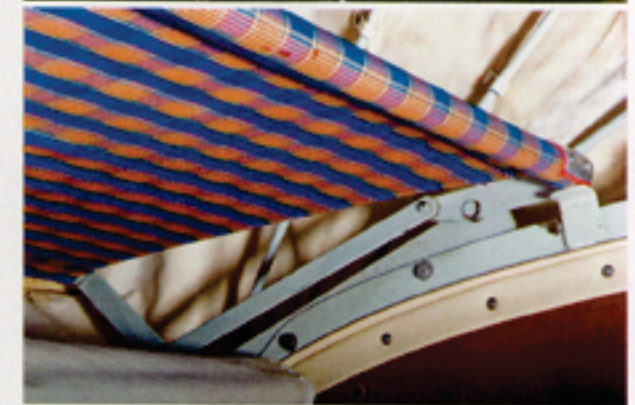
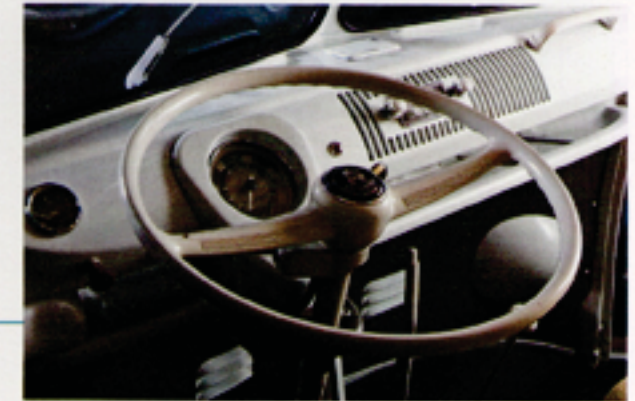
Luftig, luftig: Lamellenfenster sind schick – und funktionieren!



Manche sagen, auch der Dachwäscheschrank im Heck sei wegen der schlechten Sicht Grund für den schleppenden Absatz gewesen ...



Oben Alles im Griff: Das große Lenkrad liegt T1-typisch waagrecht
Mitte Gut geerdetes Himmelbett: in luftiger Höhe, und doch solide und vertrauenswürdig
Unten Blick zurück im Stolz: Der 1966er T1 ist nicht nur selten und schön - er ist auch selten-schön



unvergleichliches Raumgefühl. „Das kann man mit einem Pilsdach nicht vergleichen“, versichert Claus. „In den oberen beiden Himmelbetten schlafen meist die Kinder, während das normale Bett – ein Vorteil des Hängeschrank – Platz für zwei Erwachsene plus Kind bietet.“ Demnächst will er zudem das Einhängbett über dem Lenkrad montieren, das es einst für 35 Mark im Handel gab: Damit wird der Bulli zum Schlafgemach für sechs Menschlein.

Das Aufstelldach – kürzlich bekam es einen neuen Bezug vom britischen Hersteller Dormobil – bietet jedoch nicht nur Stehhöhe, sondern auch erstaunliche Einblicke: „Immer, wenn ich nach oben schaue, staune ich, wie riesig dieses Ding ist.“ Claus hat den Kauf bis heute nicht bereut.

Beinahe ein Opfer der Flammen

Aber auch der Vorbesitzer freut sich, dass der Wagen – der einst in Wetzlar und dann lange im Frankfurter Raum als schonend genutztes Sommerfahrzeug unterwegs war – in gute Hände kam. „Dabei sah' ich den Bulli schon abbrennen“, erinnert sich Michael Steinke, Initiator des Westfalia-Registers und

der Hilfsaktion „Bullis bringen Freude“. Er hatte den Wagen 1992 mit rund 80.000 Kilometern angeschafft – jedoch schon bald ein Problem, wie er sich erinnert. „Ich war auf dem Rückweg von Freiburg, als mich ein Motorschaden stoppte.“ Der originale 1500er war leider so kaputt, dass er durch ein stärkeres Aggregat aus der Schweiz ersetzt werden musste. „Mit dem ehemaligen 1600er-Industriemotor fuhr sich der immerhin 1320 Kilo wiegende Bus wunderbar“, erinnert sich Michael Steinke, der des öfteren im Urlaub und gerne auch in den Alpen war.

Aber auch bei den legendären Fernfahrten der Initiative „Bullis bringen Freude“ wurde der für Anhängerbetrieb ausgelegte Transporter eingesetzt – wobei sich dann 2001 besagter Motorbrand ereignete. „Kurz hinter Budapest – wir hatten natürlich frisch getankt – spürte ich ein Rucken im Gaspedal. Gleich darauf schlugen schon die Flammen aus den Lüftungsschlitzen, während die ersten Verpuffungen durchs Auto dröhnten.“

Also rechts ran, was bei Tempo 80 etwas dauert, raus aus dem Auto, Klappe auf! „Die war verdammt heiß, ich hab' mich übel verbrannt. Da hatte ich mich schon damit abgefunden, dass der T1

jetzt mit den ganzen Hilfsgütern abfackelt – in solchen Situationen gehen einem blitzschnell die wildesten Ideen durch den Kopf.“ Feuerlöscher sei dank war der Brand jedoch nach einer halben Minute gelöscht. Nach einer Weile konnte das Aggregat sogar wieder zum Leben erweckt werden: Lediglich die Verteilerkappe und die Zündkabel waren verschmort, der Motor tut noch heute

Das Auto wurde zeit-lebens so schonend behandelt, dass die 170.000 Kilometer auf dem Tacho wie ein Schreibfehler wirken

Oben links Daheim ist, wo man parkt: Das opulente Aufstelldach ist eine Klasse für sich
Unten links Viel Platz in kleiner Hütte: Bis zu sechs Personen nächtigen im T1, drei alleine auf dem Bett



Das Aufstelldach: „Immer, wenn ich nach oben schaue, staune ich, wie riesig dieses Ding ist.“ Claus hat den Kauf nie bereut



seinen Dienst im erstgelackten Motorraum des Campers.

Eisiger Strahl vs. Ruß im Heck

Indes sorgte das dauerhaft verrußte Boxergemach vor kurzem für eine unerwartete Begebenheit, weiß Claus zu berichten: „Nachdem der Wagen in der Käfer Revue vorgestellt worden war, rief mich die Firma Niceclean aus Kamen an – und stauchte mich freundlich aber bestimmt zusammen, dass das ja wohl nicht ginge. Ich solle mal lieber vorbeikommen, sie würden den Maschinenraum eisstrahlen. Kostenlos natürlich, wäre doch eine Schande.“ Seitdem funkelt auch die ehemalige Schmutzdecke wieder wie neu. Leider existiert der Originalmotor nicht mehr: Der defekte

Oben Unterwegs ins Grüne: der Camper auf dem Sonntagstrip
Mitte links Heute hier, morgen dort! Urlaubs-Sticker dezent verklebt
Mitte Wie am ersten Tag: eine Küche mit allen Schikanen
Mitte rechts Der geräumige Kleiderschrank sitzt hinterm Fahrgestühl
Unten „Nur“ ein Volkswagen – aber was für einer!

Block wurde wohl schon beim Motortausch in den Neunziger Jahren verschrottet.

Dass dem Auto im Ganzen solch ein Schicksal erspart blieb, ist sicherlich der großzügigen Hohlraumkonservierung zu verdanken, die dem Wagen schon früh den Freifahrt-Schein für ein langes Leben ausstellte. Zudem wurde der Volkswagen zeitlebens schonend behandelt, so dass die 170.000 Kilometer auf dem Tacho wie ein Schreibfehler wirken.

Vielleicht aber steckt in diesem Bulli auch einfach nur das schiere Glück? Wobei – das sieht man eigentlich ja schon beim ersten Hinsehen. Und man fühlt es ...

Text | Heiko P. Wacker
Fotos | S. Bau, C. Missing (1)

