Volkswagen T4 - Guida all'acquisto

Fonte: tratto dal sito
http://www.vwcamperguide.com/html/vw_t4_buyers_guide.html
© Copyright 2007-2020 Tutti i diritti riservati

Ho scritto questa guida come aiuto a chiunque stia pensando di acquistare un camper Volkswagen T4 Transporter (noto come Eurovan in USA e Canada). Ovviamente ci sono diverse varianti di modello a seconda dell'anno così come diverse società di conversione come Autohomes, Autosleeper, Bilbos, Carthago, Danbury, Dehler, Fischer, Holdsworth, Karmann, Leisuredrive, Reimo e Westfalia, quindi alcune informazioni si applicheranno ad alcuni camper e non ad altri. Alcune delle informazioni menzionate sono generali e si applicherebbero a qualsiasi veicolo, ma cercherò di evidenziare problemi specifici per i Transporter VW T4 (Eurovans). Inoltre, quando controlli un furgone, sii realistico in quanto non puoi aspettarti che un furgone economico sia totalmente privo di difetti. L'idea di questa guida è che ti aiuterà a prendere una decisione informata evidenziando eventuali problemi esistenti in modo da sapere esattamente cosa stai acquistando. Puoi decidere se il camper vale il prezzo richiesto e, se puoi segnalare eventuali problemi al venditore, può darti una base per la negoziazione del prezzo. Alcune delle informazioni si basano sulla mia opinione personale e potresti non essere d'accordo, quindi sentiti libero di farlo mandami un'e-mail e fammi sapere. Spero anche che i lettori mi inviino un'e-mail con qualsiasi consiglio utile che posso aggiungere al sito a beneficio di altri.

Quando visiti un furgone, cerca almeno di portare con te qualcuno che conosca la meccanica generale e la carrozzeria. Se possibile, prendi qualcuno che abbia esperienza con i camper Volkswagen. Se non conosci nessuno, controlla se ci sono club di proprietari di VW nella tua località e chiedi se qualcuno nel club verrà con te, poiché aiuta davvero avere una seconda opinione (e un paio di occhi!), specialmente se conoscono i camper VW.

Quando vai a vedere un furgone, prova ad andare in una giornata asciutta (non sempre possibile nel Regno Unito!). In una giornata umida è molto facile non vedere macchie sulla vernice e piccole bolle di ruggine. Inoltre, se la parte inferiore del furgone è bagnata, può mascherare problemi come perdite dai sistemi frenanti sia dai tubi dei freni, dalle connessioni o dai cilindri dei freni. Queste perdite sarebbero evidenti come macchie di umidità sui tamburi dei freni o sul pianale sotto il furgone. Inoltre, se il liquido dei freni o l'olio gocciola sotto il furgone, potrebbe non essere così evidente se la strada sottostante è bagnata.

A meno che tu non abbia capacità di saldatura ti suggerirei di acquistare il miglior furgone che ti puoi permettere prestando particolare attenzione alla carrozzeria. Se devi pagare un'officina per lavori di saldatura e riverniciatura, ti potrebbe venire a costare parecchio in più. Generalmente il preventivo iniziale finirà per essere un punto di partenza poiché è molto probabile che verranno scoperti più problemi una volta iniziato il lavoro. I problemi meccanici sono generalmente più facili e meno costosi da risolvere e molto spesso possono essere risolti da soli con l'aiuto del manuale di officina appropriato. Quando rimani bloccato, ci sono molti forum in cui puoi pubblicare domande e ottenere risposte da altri appassionati di Volkswagen.

Chiedere al venditore del furgone se ha una cronologia dei tagliandi, fatture per il lavoro svolto, ricevute di revisioni precedenti (possono aiutare a verificare il chilometraggio) o qualsiasi altra documentazione. (*Ndr: sul sito italiano https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/verifica-ultima-revisione è possibile controllare quando è stata fatta l'ultima revisione e i km riportati dall'addetto. NON tutela da eventuali "schilometraggi" effettuati, ma è un dato che può essere incrociato con altra documentazione).* In generale, più storia è disponibile, maggiori sono le possibilità che sia un buon furgone in quanto è un segno che i precedenti proprietari si sono presi cura di esso.

Gli oggetti che troverai utili per una visione del mezzo includono una torcia, un tappetino su cui sdraiarti, una calamita e un panno sottile, una piccola scaletta e un panno o fazzoletti per pulire l'olio, ecc.

CARROZZERIA

Introduzione

Il camper T4 che vedrai avrà un'età compresa tra i 17 e i 30 anni, quindi dovresti essere consapevole delle aree da controllare per la ruggine. La resistenza alla ruggine è stata molto migliorata rispetto ai precedenti modelli Splitscreen, Bay Window e T25 / T3 / Vanagon, ma su un veicolo di questa età è possibile che ci sia qualche problema di ruggine.

Solo perché un furgone ha una bella riverniciatura lucida non significa che sia stato restaurato correttamente, quindi a volte è effettivamente meglio acquistare un furgone che non sia stato riverniciato in modo da poter vedere eventuali problemi prima di acquistarlo.

Se acquisti un furgone restaurato, chiedi al proprietario se ha foto che mostrano il furgone prima e durante il restauro. La maggior parte delle persone e delle officine che restaurano furgoni scatta foto in modo che tu possa vedere che il lavoro è stato fatto correttamente utilizzando nuovi pannelli e un minimo di stucco. Inoltre se il furgone è stato restaurato da un'autofficina chiedi al venditore se riesci a vedere eventuali ricevute per confermare esattamente quanto fatto. Se il venditore non ha foto e ricevute dopo alcuni mesi dall'acquisto corri il rischio di iniziare a vedere bolle di ruggine che arrivano da quella bella vernice dove la ruggine è stata rattoppata e mascherata con un eccesso di stucco. Se sospetti che un'area sia stata riempita eccessivamente, un semplice test consiste nel prendere un magnete e controllare se si attacca all'area. Metti un panno sottile come un fazzoletto tra il magnete e la carrozzeria. Chiedi al venditore prima di farlo, perché potrebbe essere preoccupato per la sua vernice, ma se dice di no, è molto probabile che sia preoccupato per ciò che potresti trovare. Se il furgone è stato stuccato, normalmente può essere individuato stando in piedi a ogni angolo del furgone facendo un passo indietro e guardando l'intera lunghezza del furgone. Se vedi delle increspature sulla vernice, è probabile che ci sia dello stucco sotto.

Giunture dei pannelli carrozzeria

Sul precedente modello VW T25 / T3 / Vanagon il principale punto debole del progetto erano le giunture in cui si univano i pannelli della carrozzeria che alla fine intrappolavano l'acqua che portava alla ruggine. Tuttavia VW ha riconosciuto questo problema e quindi per il T4 Transporter non ha utilizzato questo metodo di costruzione.

Telaio principale, soglia e pianale



Se possibile, prova a vedere la parte inferiore di un furgone VW utilizzando un ponte sollevatore in modo che il furgone possa essere sollevato in una posizione comoda. Se il venditore non è in grado di fornire queste strutture, forse potresti parlare con un'officina locale e offrirti di pagargli una piccola cifra se ti lascerà usare il suo ponte sollevatore per circa quindici minuti. (*Ndr: accertati che il furgone venga sollevato esclusivamente per i punti specifici: traversa anteriore e supporti dei bracci posteriori: corri il rischio di deformare la carrozzeria!)* Altrimenti dovrai strisciare sotto il che non è troppo facile soprattutto se il furgone è stato abbassato.

Come accennato in precedenza, il trattamento antiruggine è molto meglio sui VW T4 che sui vecchi furgoni VW, ma dai un bel colpetto con un cacciavite intorno alle aree sospette (con il permesso dei venditori ovviamente!). Diffidare di qualsiasi furgone che ha il sottoscocca verniciato di fresco in quanto potrebbe nascondere la ruggine, quindi controllalo attentamente. Controllare il telaio, il pianale e le soglie. Le soglie sono i pannelli che corrono orizzontalmente lungo la parte inferiore di ciascun lato. Controlla la presenza di ruggine sui sottoporta e assicurati che non siano pieni di stucco e quindi verniciati con una mano di fondo. A volte vengono saldati dei rattoppi per sostituire le aree arrugginite. Se una qualsiasi area della soglia interna o esterna è stata rattoppata, controllare la qualità delle saldature e controllare anche che la toppa sia stata saldata su un buon metallo tutt'intorno.

Pannelli anteriori, cofano e fari

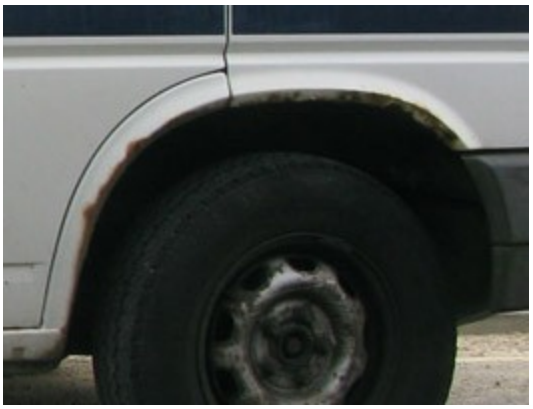


Sui VW T4, a causa della parte anteriore piatta e del cofano profondamente inclinato, tutti i pannelli anteriori sono soggetti a scheggiature che possono trasformarsi in macchie di ruggine, se non trattate.



Cerca anche la ruggine nel pannello anteriore attorno al parabrezza. Il punto più comune è alla base del parabrezza negli angoli. Generalmente, se consentito di svilupparsi, questo può portare all'ingresso di acqua nel furgone causando ruggine in qualsiasi area in cui l'acqua può accumularsi.

Passaruota anteriori



Esaminare i passaruota anteriori da sotto, quindi aprire le portiere e il cofano e controllare l'interno. Controllare la presenza di stucco tutt'intorno a quest'area, specialmente nel labbro dei passaruota dove il fango può accumularsi e trattenere l'umidità che porta alla ruggine.

Portiere conducente e passeggero e gradino in plastica cabina



Apri ciascuna delle porte e controlla in fondo la presenza di eventuale ruggine. Se i fori di drenaggio nella parte inferiore delle porte si ostruiscono, l'acqua piovana può penetrare attraverso le guarnizioni difettose delle finestre e accumularsi sul fondo arrugginendo la porta dall'interno verso l'esterno.



La ruggine può anche formarsi nella parte inferiore dei finestrini negli angoli.



Controllare il funzionamento dell'alzacristalli su ciascuna porta alzando e abbassando il finestrino e viceversa poiché le parti del gruppo possono arrugginirsi o usurarsi causando problemi. Se il furgone è dotato di alzacristalli elettrici, controllare che funzionino correttamente aprendo completamente il finestrino e chiudendolo.

Verificare che la porta possa essere bloccata e sbloccata utilizzando la chiave (e il bottone automatico di plastica). Idealmente la stessa chiave dovrebbe bloccare e sbloccare tutte le porte, comprese la porta scorrevole e il portellone posteriore. Questo è normalmente un buon segno in quanto suggerisce che il furgone non è stato pasticciato troppo.

Se il camper Volkswagen T4 è dotato di chiusura centralizzata, controllare che ogni portiera (compresi portellone e porta scorrevole) si blocchi e si sblocchi quando la portiera del conducente è bloccata e sbloccata. I problemi con la chiusura centralizzata sono abbastanza comuni e possono essere causati da cavi rotti dove i cavi passano attraverso la porta o attuatori difettosi nel gruppo maniglia.

Controllare le condizioni dei rivestimenti delle porte e delle tasche di plastica all'interno della porta.



Aprire e chiudere la porta un paio di volte controllando che un bello “sbam” la chiuda correttamente ad ogni tentativo. I cardini dovrebbero essere solidi e la porta non dovrebbe cadere quando la apri. Verificare applicando una leggera pressione che la porta non possa essere sollevata quando è aperta.

Con la porta chiusa verificare che la distanza tra la porta e il resto della carrozzeria sia uguale su tutti i lati. Controlla le condizioni della guarnizione in gomma intorno alle porte poiché ,se non sono in buone condizioni, l'acqua può gocciolare sul pavimento causando tappeti umidi e ruggine sotto di essi, così come un sedile umido su cui non è molto piacevole sedersi!



Controllare che il coperchio in plastica del gradino interno non sia incrinato o danneggiato.

Porta scorrevole e rivestimento in plastica del gradino



Controllare la porta scorrevole dall'interno e dall'esterno del furgone per la ruggine che di solito si trova sul fondo. Controllare anche intorno all'apertura della finestra dentro e fuori.

Quindi controllare il funzionamento della porta scorrevole. Dovrebbe scorrere liberamente e rimanere a livello durante l'apertura e la chiusura.

Controllare la guida del binario superiore per eventuali segni di usura in quanto può usurarsi e quindi saltare fuori. Sollevare delicatamente la porta su e giù dovrebbe mostrare eventuali giochi.

Quando la porta è chiusa, dovrebbe adattarsi a filo con la carrozzeria e gli spazi tra la porta e la carrozzeria circostante dovrebbero essere uguali. In caso contrario, potrebbe essere che la porta non sia regolata correttamente.

Verificare che la porta possa essere bloccata e sbloccata utilizzando la chiave e anche utilizzando la levetta sul meccanismo di blocco all'interno del furgone.



Controllare che il coperchio interno in plastica del gradino non sia incrinato o danneggiato.

Sportello di accesso al tappo del serbatoio del carburante



Il fondo dello sportello di accesso al tappo del serbatoio del carburante tende ad arrugginirsi se non viene curato. Puramente cosmetico ma antiestetico.

Archi ruota posteriori



I passaruota posteriori sono un'altra area che può essere soggetta a ruggine. Guarda all'interno del passaruota perché la ruggine può essere trovata dove il rivestimento si è staccat0 e l'acqua è penetrata. Inoltre, se il fango si è accumulato in qualsiasi area, la ruggine può accumularsi al di sotto. Usa le mani per toccare il bordo del passaruota e controlla se è stato utilizzato dello stucco per mascherare la ruggine. In caso di dubbio, controlla anche con un magnete, poiché questa è un'area comune dove viene utilizzato lo stucco e una mano di fondo per nascondere la ruggine.

Portellone posteriore o porte posteriori





La maggior parte dei camper T4 Transporter ha un portellone posteriore ma alcune versioni avevano un paio di porte apribili. È comune che entrambi i tipi si arrugginiscano ai bordi, specialmente nella parte inferiore. Controlla anche che le guarnizioni in gomma stiano facendo il loro lavoro, altrimenti se l'acqua fuoriesce dal portellone, causerà ruggine e umidità nella seduta posteriore (che oltre a causare odore di muffa è anche molto probabilmente dove dormirai la notte !). Verificare che le cerniere e le aree circostanti siano solide e funzionino correttamente. Verificare che la serratura funzioni correttamente utilizzando la chiave. Alcune conversioni avevano una scala posteriore per accedere alle aree di stoccaggio sul tetto. Se la scala è stata utilizzata regolarmente, i punti di fissaggio sul portellone possono arrugginirsi poiché la vernice si spacca a causa della flessione della carrozzeria o talvolta il portellone può ammaccarsi a causa del peso eccessivo sulla scala.

Gli ammortizzatori idraulici che sostengono il portellone possono indebolirsi soprattutto se un portabiciclette pesante è stato fissato al portellone. Gli ammortizzatori sono facili da sostituire e non troppo costosi. Se ad un certo punto è stato montato un portabiciclette, è probabile che ci possano essere una o due ammaccature nel portellone poiché il peso del portapacchi più le biciclette possono lasciare il segno.

Portabatteria



Sul VW T4 Transporter la batteria principale del veicolo, e la batteria dei servizi se presente, sono conservate nel vano motore sotto un coperchio di plastica nera sul lato destro (visto dal davanti).*(Ndr: ??? La batteria dei servizi si trova, nella maggior parte dei casi, sotto il sedile conducente)* Sono accessibili rimuovendo il coperchio di plastica nera. Il vassoio della batteria sotto le batterie può corrodersi ed è una buona idea dipingerlo con Hammerite o simili per proteggerlo.

Paraurti





Controllare il paraurti anteriore e posteriore per crepe e danni. Poiché la luce antinebbia posteriore è incorporata nel paraurti posteriore, è comune che la lente si rompa a causa dei dissuasori di sosta (“panettoni”). La lente è parte integrante del gruppo fendinebbia, ma l'unità non è costosa ed è facile da cambiare.

Tetti apribili e rialzati



Esistono molti tipi diversi di tetto e ogni tipo ha le sue peculiarità e debolezze, quindi chiedi al venditore di dimostrare come viene sollevato il tetto ed effettua i seguenti controlli:

Controllare la struttura del tetto, ovvero se è in fibra di vetro, verificare che non presenti crepe o danni. Verifica la presenza di perdite poiché è qui che dormirai e/o riporrai la tua attrezzatura da campeggio e qualsiasi umidità, odore di umidità o muffa renderà il campeggio sgradevole.

Controllare le cerniere per crepe e ruggine e che le aree circostanti, sia sul furgone che sul tetto stesso, siano solide. Verificare che gli eventuali meccanismi di sollevamento funzionino e che l'area circostante i punti di fissaggio sia solida. Verificare che il telo del tetto non sia strappato o marcio. Controllare che le prese d'aria nel tetto funzionino, che non siano fessurate e che le guarnizioni non perdano. Verificare che tutte le parti del tetto siano presenti poiché alcune parti possono essere difficili da tenere fuori. Per ulteriori informazioni sui tetti dei camper e dove trovare i ricambi per il tuo tetto o addirittura farti montare un nuovo tetto, clicca qui per visitare il mio altro sito.

Tetti alti



Verificare la presenza di crepe nella fibra di vetro e cercare riparazioni fatte con lo stucco soprattutto dove il tetto potrebbe essere stato spinto contro qualcosa. Se il tetto ha finestre controllare che non siano danneggiate e che le guarnizioni circostanti siano a tenuta stagna. Se il tetto è dotato di prese d'aria verificare che funzionino correttamente (normalmente ruotando una maniglia). Verificare che lo sfiato e la guarnizione siano a tenuta stagna e non presentino crepe nell'involucro.

MECCANICA

Generale

Quando organizzi l'incontro per andare a vedere un furgone chiedi al venditore di non far funzionare il motore finché non arrivi lì, se possibile. Idealmente, vuoi vedere il motore partire da freddo. Con il motore freddo, gira la chiave e dovresti vedere la spia della pressione dell'olio e la spia della temperatura del motore lampeggiare, e la spia di carica dell'alternatore e la spia del freno a mano accendersi. Dopo alcuni secondi la spia della temperatura del motore dovrebbe smettere di lampeggiare e spegnersi. Se il motore è a benzina lo starter è automatico. Se è diesel, è presente una leva per l'avviamento a freddo, come uno starter ,che deve essere estratta per avviare il motore e quindi reinserita una volta che il motore è acceso, oppure è presente una spia candeletta (simbolo bobina) che si accenderà per alcuni secondi e poi quando si spegnerà il motore sarà pronto per l'avviamento. Con il furgone in folle avviare il motore *(Ndr: premendo a fondo il pedale della frizione cosicché il motorino trascini solo il motore e non anche gli ingranaggi folli del cambio)* La spia della pressione dell'olio dovrebbe smettere di lampeggiare e spegnersi e anche la spia dell'alternatore dovrebbe spegnersi. Il motore dovrebbe funzionare senza intoppi da freddo, quindi guida il furgone e controlla che continui a funzionare senza intoppi e non si spenga. Dopo aver preso il furgone per un giro di prova ed aver eseguito i controlli descritti di seguito, parcheggiare e dopo aver lasciato il motore al minimo per un paio di minuti, controllare sotto e nel vano motore per eventuali perdite di olio. Eventuali perdite di olio eccessive richiederanno ulteriori indagini. Guarda sotto il motore, il cambio e gli assi. Il VW T4 Transporter normalmente ha una piastra di protezione sotto il motore, quindi eventuali perdite di olio motore potrebbero non essere immediatamente evidenti guardando sotto il furgone.

Motore



Il Volkswagen T4 Transporter è stato il primo furgone VW ad avere il motore anteriore con la trazione anteriore.

Per prima cosa fai un'ispezione visiva guardando bene nel vano motore. Sul VW T4 Transporter il rilascio del cofano si trova all'interno della cabina di guida sulla parete laterale appena sotto il vano portaoggetti. Verificare la presenza di perdite di olio e controllare che tutti i tubi del carburante siano in buone condizioni. Il livello dell'acqua può essere controllato osservando i contrassegni sul serbatoio di rabbocco rotondo trasparente sopra il motore. Il livello dell'olio può essere controllato usando l'astina come di consueto. Quando il motore è freddo, aprire il serbatoio di rabbocco dell'acqua e cercare olio nell'acqua o un deposito di morchia che assomiglia a "maionese" in quanto questo potrebbe essere un segno che la guarnizione della testata o la testata hanno problemi (consentendo all'acqua di mescolarsi con olio o viceversa). Rimuovere anche il tappo del bocchettone di rifornimento dell'olio e controllare che l'asta non presenti lo stesso tipo di fango. Si noti che se il furgone ha fatto molti viaggi brevi di recente, potrebbe esserci una piccola quantità di "maionese" nella parte superiore del bocchettone di riempimento dell'olio a causa della formazione di condensa e della miscelazione con l'olio. Questo va bene fintanto che è solo una piccola quantità e nessuna "maionese" è visibile sull'astina di livello o nel serbatoio dell'acqua. È causato dalla formazione di condensa dovuta alla lunghezza del bocchettone di riempimento quando il motore non raggiunge la piena temperatura d'esercizio.

Ascolta eventuali “colpi” provenienti dal motore in quanto possono essere dovuti a qualcosa di grave come cuscinetti usurati o albero motore usurato. Fate sedere qualcuno nel furgone e aumentate i giri del motore e controllate che non esca fumo nero dallo scarico. Su un diesel potresti emettere uno sbuffo di fumo all'avvio, ma non una volta in funzione. Controllare che il motore funzioni senza intoppi, poiché se funziona in modo irregolare, potrebbe funzionare solo con 3 cilindri. Se non sei sicuro, estrai con attenzione un cavo della candela all'estremità della candela con il motore acceso e dovresti sentire la nota del motore cambiare e inizierà a funzionare in modo un po' irregolare. Riposiziona il cavo e passa al successivo e così via. Se si estrae un cavo della candela e la nota del motore non cambia, significa che il motore non si accende su quel cilindro. Ci potrebbero essere una serie di possibili ragioni per questo, ma probabilmente sarà un lavoro da riparare al di fuori del motore.

I motori hanno punterie idrauliche che possono emettere un rumore metallico allarmante, se il furgone è rimasto fermo per un po'. Questo perché, se il motore non è stato avviato per un po', l'olio fuoriesce dalle punterie. Generalmente, una volta che il furgone ha funzionato per un po', il rumore dovrebbe cessare quando la punteria si riempie di olio.

È importante verificare che il furgone parta da freddo e continui a girare senza intoppi senza spegnersi. Ascolta il motore e assicurati che sia in fase al minimo (i giri del motore aumentano e poi scendono di nuovo).

Sui diesel è importante controllare che il motore si avvii a freddo e che a parte quel primo sbuffo di fumo all'avviamento non continui a fumare una volta avviato.

Controllare che l'indicatore della temperatura funzioni e raggiunga circa la metà quando il motore è caldo. Se la lettura dell'indicatore di temperatura è molto bassa quando il motore è caldo, è molto probabile che si tratti di un problema al termostato.

Ovviamente più informazioni sulla cronologia dei tagliandi il venditore ha meglio è, e siccome con la maggior parte dei veicoli non si ha alcuna prova che la cinghia della distribuzione sia stata cambiata, allora è un buon investimento farlo. Se la cinghia della distribuzione salta, può causare valvole piegate e pistoni e testata danneggiati e sarà molto costoso da riparare. Può essere costoso cambiare la cinghia della distribuzione, quindi se è già stato fatto questo è un grande vantaggio.

Mentre si pensa alla cinghia della distribuzione, ascoltare un ronzio proveniente dal lato sinistro del vano motore (guardando dalla parte anteriore) dall'area delle cinghie e delle pulegge. Guarda anche le pulegge per verificare che non ci siano oscillazioni. Se c'è un rumore/oscillazione potrebbe essere qualcosa di semplice come la cinghia da sostituire/serrare, la pompa dell'acqua o qualcosa di più serio come la puleggia ausiliaria che scorre sull'albero motore. È una puleggia in metallo/composito che può deteriorarsi nel tempo e rompersi oppure la chiave che trattiene la puleggia inferiore sull'albero motore può danneggiarsi e provocare l'allentamento della puleggia. Se si guasta, danneggerà il motore allo stesso modo come se la cinghia della distribuzione si spezzasse.

Scarico



Verificare lo stato dello scarico. La curva sotto il sedile del guidatore sembra arrugginire prima a causa dell'acqua piovana che viene sollevata dalla gomma anteriore e anche la sezione centrale a metà del furgone è soggetta a ruggine. Gli scarichi possono essere costosi per alcuni motori.

Marce, cambio e frizione

I cambi per camper VW T4 Transporter sono per quanto ne so molto affidabili, ma le cose da controllare sono che tutte le marce possono essere selezionate e durante un giro di prova assicurati che non salti di marcia accelerando rapidamente e poi rilasciando di colpo l'acceleratore in ogni marcia. Anche durante il test drive, ascoltare eventuali rumori eccessivi o gemiti in ciascuna marcia poiché i cuscinetti del differenziale possono usurarsi a chilometraggi più elevati. Un altro test che controllerà la frizione e confermerà che il furgone non salta di marcia è quello di tirare il freno a mano e con il motore acceso mettere il furgone in prima marcia e rilasciare lentamente la frizione. Supponendo che il freno a mano funzioni, il furgone dovrebbe bloccarsi. Se senti solo la nota del motore che si alza, la frizione sta slittando e presto dovrà essere riparata e molto probabilmente sostituita.Se il furgone salta fuori marcia è molto probabile che il cambio dovrà essere riparato o sostituito con uno ricondizionato nel prossimo futuro. Non dimenticare di provare anche la retromarcia! I Transporter VW T4 avevano tutti un cambio manuale a 5 velocità o occasionalmente veniva specificata un cambio automatico. Il VW T4 ha una frizione idraulica, quindi dai un'occhiata alla parte superiore del pedale della frizione e controlla che nessun fluido idraulico fuoriesca dal meccanismo.

Sterzo

Prendi il furgone per un giro di prova e su una strada diritta tieni leggermente il volante e assicurati che il furgone non tiri da una parte. Il volante deve essere dritto quando il furgone si muove in linea retta. Controlla che non ci sia gioco nello sterzo girando il volante e assicurandoti che il furgone risponda immediatamente. Inoltre puoi dare al volante un'oscillazione su e giù e controllare che non ci sia gioco. Ascolta eventuali rumori o “clunk” quando giri il volante. Guarda sotto il furgone e ispeziona visivamente tutti i componenti dello sterzo e controlla se c'è un gioco eccessivo. Controlla anche tutti i pneumatici alla ricerca di

un’usura uniforme del battistrada. Se le gomme sono usurate all'interno o all'esterno potrebbe esserci un problema con l'allineamento delle ruote, la convergenza o qualcosa di più serio quindi fatelo controllare da un esperto.

Inizialmente il servosterzo era un'opzione a costo aggiuntivo, quindi alcuni dei primi furgoni non lo hanno sempre (anni 1991-93). Negli anni successivi il servosterzo era di serie. Se il furgone ha il servosterzo, cerca eventuali perdite di liquido del servosterzo dai componenti associati.

Freni

Prima di tutto fai un'ispezione visiva guardando sotto ogni ruota. Cerca eventuali macchie di umidità sui tamburi o perdite di liquido dei freni che gocciolano sul pavimento. Ispezionare i tubi del freno e controllare che siano instradati correttamente senza corrosione, crepe o perdite. Guardare attraverso i fori nelle ruote anteriori per segni di incisione sui dischi dei freni. Durante un giro di prova, accumula una velocità ragionevole e dopo aver verificato che non ci sia nulla dietro, frena con decisione. Il furgone dovrebbe fermarsi senza intoppi e senza sussulti e fermarsi in linea retta senza tirare di lato. Controlla il funzionamento del freno a mano parcheggiando su una collina ripida e vedendo se tratterrà il furgone (preferibilmente quando non c'è niente dietro!) O metti il freno a mano e prova a muoverti e il furgone dovrebbe fermarsi. Il freno a mano dovrebbe richiedere circa 5 clic finché non è completamente inserito.

Sospensioni



Trova un parcheggio e ruota completamente lo sterzo da un lato, fai un paio di cerchi e poi ruota completamente nell'altro senso e ripeti. Ascolta eventuali rumori. I rumori metallici dalla parte anteriore sono molto probabilmente dovuti ai giunti sferici superiori o inferiori. Un doppio colpo potrebbe essere il tirante anteriore o le boccole della barra antirollio. Il rumore metallico dal retro molto probabilmente è dovuto a boccole del braccio longitudinale che possono essere sostituite. Guarda sotto il furgone e ispeziona visivamente tutti i componenti delle sospensioni anteriori e posteriori per usura e corrosione. I bracci posteriori possono arrugginirsi, quindi ispezionarli attentamente. Controlla il battistrada di tutti i pneumatici e cerca un'usura irregolare. Controlla che il furgone sia a livello e non penda da un lato.

PARTE ELETTRICA

Verificare che l’impianto elettrico non sia stato “pasticciato”. Se l’impianto elettrico sembra essere stato manipolato da un precedente proprietario (e ciò non è stato fatto correttamente), probabilmente causerà fastidiosi problemi intermittenti e renderà difficile la risoluzione dei guasti. L’impianto elettrico originale è realizzato utilizzando codici colore standard, quindi in caso di guasto è possibile utilizzare uno schema elettrico per risalire al guasto. Se ci sono collegamenti fai-da-te, l'unica persona che sa quale-cavo-si-collega-a-quale è la persona che lo ha fatto. Se il furgone è stato convertito in camper da una società di conversione professionale, normalmente sarà stato eseguito secondo lo standard corretto e gli schemi elettrici potrebbero essere disponibili nel manuale utente delle società di conversione per quel modello o cercando nei vari forum/siti Web del club dei proprietari eccetera. Se sono stati aggiunti accessori after market, verificare che siano collegati correttamente e che siano protetti da fusibile in caso di guasto.

Luci, tergicristalli e frecce



Verificare che le luci di posizione, i fari e gli abbaglianti funzionino tutti. Verificare che le lenti del faro non abbiano scheggiature o crepe che consentano l'ingresso di acqua. Controllare che le frecce e i tergicristalli funzionino. Se il furgone ha un tergicristallo posteriore, si accende spingendo in avanti la leva del tergicristallo e si spegne premendo nuovamente la leva in avanti. Se il furgone ha un tergicristallo intermittente, si accende premendo la leva del tergicristallo verso il basso.

Tachimetro, contagiri, indicatori del carburante e della temperatura



Verificare che il tachimetro funzioni e che il movimento della lancetta sia regolare e non salti avanti e indietro. Se l'ago dell'indicatore del livello del carburante non si muove affatto o fa un balzo fino al livello pieno immediatamente, è molto probabilmente un problema di cablaggio. Se si muove ma non mostra il livello corretto, è molto probabile che si tratti di un problema con il sensore nel serbatoio del carburante. Controllare il funzionamento del termometro. Il quadro strumenti è soggetto ad avere problemi che possono causare guasti intermittenti come il carburante e l'indicatore della temperatura non funzionanti. Ciò è solitamente dovuto all'essiccamento dei giunti saldati sulla scheda del pannello degli strumenti. Esistono varie guide su Internet che spiegano come accedere, rimuovere e risaldare il circuito stampato.

Buzzer Of Doom! *(“Cicalino della sventura”)*

VW ha ideato un sistema per avvisarti se la pressione dell'olio scende al di sotto dei livelli previsti, denominato Dynamic Oil Pressure Warning System (sistema dinamico di allarme pressione olio) o DOP. È diventato noto come Buzzer Of Doom (BOD) (“cicalino di sventura”) in quanto consiste, come suggerisce il nome, di un forte cicalino nella cabina che si accende insieme alla spia della pressione dell'olio se c'è un problema. Normalmente quando si accende l'accensione la spia dell'olio si accende per indicare che non c'è pressione dell'olio. Si avvia il motore, la pressione dell'olio aumenta e quando la pressione predeterminata è stata superata, la spia si spegne. Se durante la guida si verifica una perdita di pressione dell'olio, il cicalino suona e la spia dell'olio si accende. A questo punto sarebbe consigliabile fermarsi immediatamente e controllare il livello dell'olio e, se questo va bene, far controllare la pressione dell'olio motore poiché guidare senza pressione dell'olio danneggerà irrimediabilmente il motore. A volte non ci sono problemi con la pressione dell'olio e il guasto è proprio nel circuito BOD. Le cause più comuni sono sensori difettosi, fili rotti/cattive connessioni vicino ai sensori/scheda di circuito difettosa o cattiva connessione nel quadro del tachimetro (dove si trova il cicalino) o collegamento a terra difettoso vicino al quadro del tachimetro.

Clacson

Controlla che il clacson funzioni, in caso contrario è motivo di respingimento alla revisione.

Batterie servizi e circuiti di carica divisa



Se hai intenzione di utilizzare accessori come frigoriferi, luci, radio quando sei in campeggio, è una buona idea avere una batteria dei servizi. È cablata in modo tale che tutti i tuoi accessori vengano alimentati da essa. Quando il motore è in funzione, la batteria servizi viene caricata e quindi quando si spegne il motore e si utilizzano gli accessori, la batteria principale non si scarica, quindi al mattino il camper si avvia.

Se il van ha una batteria dei servizi, dovrebbe essere protetta da un fusibile vicino alla batteria e quindi avere anche una scatola dei fusibili ausiliari con un fusibile per ogni accessorio collegato. Chiedi al venditore di mostrarti come è collegato e se acquisti il furgone fagli annotare quali accessori sono collegati alla batteria dei servizi e tramite quale fusibile. Se non si dispone di queste informazioni, può essere difficile venirne a capo poiché sarà necessario seguire i cavi che potrebbero passare dietro unità e pannelli. Potrebbe anche tutelarti dal farti ritrovare con una batteria principale scarica durante il campeggio, poiché potresti presumere che un accessorio funzioni con la batteria dei servizi e lasciarlo acceso durante il campeggio solo per scoprire che funziona con la batteria principale e il furgone non si avvia perché ora la batteria è completamente scarica.. Per ulteriori informazioni sulle batterie per il tempo libero, CLICCA QUI per visitare il mio altro sito.

I furgoni convertiti in camper da aziende professionali molto spesso hanno batterie dei servizi e montano unità di controllo associate come Zig CF8. Poiché tutte le aziende li implementano in modi leggermente diversi, è una buona idea chiedere al proprietario di mostrarti le varie opzioni e, se hanno il manuale originale dell'azienda di conversione, leggerli bene.

INTERNI DEL FURGONE

Posti a sedere



Controlla i sedili del conducente e del passeggero per verificare che non siano lacerati e abbiano bruciature da sigaretta. Controlla anche che possano essere regolati (specialmente il sedile del conducente) in modo da poter guidare in una posizione comoda. Se i sedili non sono gli originali, fare attenzione e controllare l'altezza poiché alcune persone montano sedili after-market che sono più alti degli originali. Questo va bene per alcuni guidatori, ma potrebbe essere imbarazzante per i guidatori più alti che sbatteranno le ginocchia sul volante e la testa sul tetto! Alcune conversioni camper hanno sedili anteriori che ruotano verso il retro. Verificare con il proprietario e, se installato, controllare che l'azione di rotazione del sedile funzioni. Se sono montati i braccioli, controllare che si regolino e si trovino con l'angolazione corretta.

Rivestimento del tetto e pannelli interni del tetto



Può essere difficile da sostituire e relativamente costoso, quindi dai una rapida occhiata a strappi o danni. Se il furgone è stato di proprietà di un fumatore, molto probabilmente sarà macchiato e le macchie sono difficili da rimuovere con successo.

Finestre



Controllare il parabrezza per graffi, è abbastanza comune, se le vecchie spazzole del tergicristallo non sono state sostituite, che il parabrezza sia stato graffiato dai bracci del tergicristallo. Cerca anche scheggiature e crepe: se sono nel campo visivo, sono motivo di

respingimento alla revisione. Se il furgone ha finestrini scorrevoli o a griglia, verificarne il funzionamento e anche che si fissino saldamente quando sono chiusi. Se il van è un ex-furgone chiuso convertito, verificare la presenza di ruggine nel lamierato attorno ai bordi dei finestrini laterali. Quando la lamiera per le finestre veniva tagliata, a volte i bordi metallici non venivano trattati. L'acqua si accumula dietro le guarnizioni in gomma e la ruggine inizia a formarsi dal bordo verso l'esterno. Sollevare gli angoli delle guarnizioni in gomma per indagare correttamente.

Riscaldamento standard

Controllare che l'aria calda esca dalle prese d'aria una volta che il motore è caldo. Prova l'interruttore della ventola e controlla che funzioni a tutte le velocità senza strani rumori lamentosi.

Riscaldatori After Market





Se il furgone ha un riscaldatore after market come Propex, Truma, Eberspacher o Webasto montato, chiedi al venditore di mostrartene il funzionamento. Se il furgone è stato importato dalla Germania, a volte questi riscaldatori vengono scollegati prima che il furgone venga esportato. Per ulteriori informazioni sui riscaldatori after-market, CLICCA QUI per visitare il mio altro sito. Se acquisti il furgone e hai dubbi sulla sicurezza di un riscaldatore after market, fallo controllare da un esperto qualificato.

Arredamento



Controllare attentamente i mobili interni . Aprire ogni porta degli armadietti e controllare che le cerniere e le maniglie siano intatte e funzionino correttamente. È comune che le maniglie si rompano e anche che i mobili si danneggino dove le cerniere si fissano ad essi. Se i mobili sono in truciolare verificare che non siano danneggiati soprattutto nelle parte posteriore dove i bordi toccano la carrozzeria. È qui che possono essere penetrati dall'umidità e il truciolato si espande e cade a pezzi.

Frigoriferi





A seconda del modello può esserci solo un frigo portatile o nelle versioni migliori un frigorifero fisso. Alcuni modelli hanno frigoriferi che funzioneranno a 12 volt, GPL/Gas e elettricità di rete 240v. Chiedi al venditore di dimostrare il funzionamento del frigorifero. Si noti che poiché i frigoriferi hanno generalmente un elevato consumo elettrico su alcuni camper (es. Westfalia), il frigorifero funziona solo a 12 volt se il motore è in funzione. Se il frigorifero funziona a GPL/gas, controllare che ci sia uno sfiato verso l'esterno sul retro del frigorifero in quanto necessario per rimuovere i fumi pericolosi dal furgone quando il frigorifero è acceso. Sulla maggior parte dei camper convertiti da società di trasformazione britanniche è stato installato un Electrolux RM212F o un frigorifero simile.

Lavelli e Cucine



Verificare che la cucina funzioni correttamente ovvero: se ha due fuochi verificare che si accendano entrambi. Verificare che tutti i tubi e le valvole di intercettazione siano in buone condizioni. Se la cucina ha una funzione grill, verificare che funzioni correttamente. Se acquisti il furgone e hai dubbi sulla sicurezza degli impianti gas, fallo controllare da un esperto qualificato.

Se il lavello ha un rubinetto elettrico o una pompa a pedale verificare che funzioni. Se il furgone è dotato di serbatoi di acqua dolce e / o di acque grigie informarsi dove sono, come vengono riempiti e svuotati e verificare che tutti i collegamenti siano a posto.

CONTROLLI FINALI

Supponendo che tu abbia effettuato tutti i controlli di cui sopra e che tu sia ancora interessato all'acquisto del furgone, usa tutti i problemi che hai riscontrato per provare a negoziare un prezzo di cui tu e il venditore siete soddisfatti. Se concordi un prezzo, prima di consegnare il denaro, fai alcuni controlli finali controllando la documentazione che il venditore potrebbe avere.

Numero di telaio (numero VIN) e documentazione

Per prima cosa controllare la carta di circolazione (libretto). Verificare che la registrazione sul documento corrisponda alla targa del furgone. Se il furgone viene venduto da un venditore privato, verifica che il nome e l'indirizzo corrispondano all'indirizzo in cui stai visualizzando il furgone. Non organizzare la visione di un furgone in un punto di incontro diverso dall'indirizzo sul documento poiché il furgone potrebbe essere rubato e il documento contraffatto. Se stai

guardando il furgone a una mostra/evento o simili, organizza il pagamento al proprietario al suo indirizzo di casa in modo da essere sicuro che il furgone non sia stato rubato. Verificare che il numero di telaio (VIN - Numero di identificazione del veicolo) sulla carta di circolazione corrisponda a quello del furgone. Il numero di telaio è inciso all'esterno, sulla destra, sotto il parabrezza, è riportato su un adesivo sotto al cruscotto, nella zona della centrale dell'impianto elettrico e su una targhetta di identificazione fissata al montante della serratura, sul lato opposto alla guida (non per tutti i Paesi). Il numero di telaio dovrebbe trovarsi anche all'interno della copertina anteriore del libretto di servizio. Verificare che i numeri del motore sulla carta di circolazione corrispondano a quelli del motore (potrebbero non corrispondere sempre perché spesso sono stati montati motori ricondizionati ei dettagli non sono stati aggiornati) ma è sicuramente un punto in più se corrispondono. Quindi controlla che il numero di proprietari precedenti corrisponda a quello che ti era stato detto in origine. Per me meno proprietari ci sono stati, meglio è perché penso che più a lungo un proprietario ha il furgone, più è probabile che si prenda cura di esso e lo ripari, ecc.(Tuttavia ho anche sentito persone dire che ci si prende sempre cura di un veicolo per i primi 12 mesi, poi la novità svanisce, suggerendo che se il furgone ha un nuovo proprietario ogni 12 mesi sarebbe una buona cosa.) Riguardo a questo, penso che debba essere una tua decisione! Se il furgone viene venduto da un venditore privato, controlla da quanto tempo ha il veicolo. Se lo ha avuto solo per un mese o due, dovresti chiederti perché lo sta vendendo in quanto potrebbe essere che abbia un problema serio e ora sta cercando di disfarsene. Se lo ha avuto solo per un mese o due, dovresti chiederti perché lo sta vendendo poiché potrebbe essere che abbia un problema serio e ora sta cercando di scaricarlo.

A meno che non acquisti il furgone progettando di restaurarlo, proverei a insistere sul fatto che il mezzo abbia almeno 12 mesi di residua validità di revisione. La revisione non è una garanzia che non ci siano problemi con il furgone, ma può certamente evidenziare eventuali problemi ed è meglio lasciare che il venditore li risolva piuttosto che tu debba farlo a tue spese dopo l'acquisto.

Inoltre, se acquisti da un rivenditore, chiedi se fornisce una garanzia. Assicurati che, se accetta di fornire una garanzia, per iscritto ti specifichi esattamente cosa è e cosa non è incluso. Se un concessionario ha fiducia nei furgoni che sta vendendo, mi aspetto che fornisca almeno una sorta di garanzia.

Cronologia del servizio, ricevute e fotografie aiutano a mostrare la storia di un furgone, quindi più informazioni sono disponibili, meglio è.

Truffe

Attualmente ci sono in giro molte truffe online convincenti che cercano di indurre le persone che stanno cercando di acquistare un camper (e altri veicoli) a pagare soldi per un furgone che non esiste. Potrei scrivere un libro completo su tutti i diversi modi in cui operano questi truffatori, ma questo è solo un breve paragrafo per dire quali siano le circostanze in cui NON inviare denaro a nessuno tramite alcun metodo per un furgone che non hai visto di persona presso la sede dei proprietari/rivenditori. Ogni giorno i furgoni vengono elencati su siti come Ebay / Gumtree / Preloved normalmente a prezzi inferiori al valore di mercato nel tentativo di agganciarti. Quando si prende contatto, normalmente si riceve un messaggio di testo o un'e-mail in cui si afferma che il proprietario è fuori dal Paese, sta lavorando su una piattaforma petrolifera, nelle forze armate, ecc. ma se si invia il denaro in anticipo, il furgone verrà consegnato a casa tua. Avranno tutti i tipi di storie sulle società di consegna dei veicoli e il pagamento sicuro tramite bonifico bancario, siti di deposito a garanzia che presumibilmente sono gestiti da paypal/ ebay ecc. Ma una volta inviato il denaro non lo vedrai mai più così come il veicolo che presumibilmente hai acquistato. Queste frodi sono piuttosto sofisticate ora con falsi siti Web aziendali per vendite di auto / società di consegna di veicoli, ecc., falsi siti di pagamento paypal / ebay / escrow / pagamento. I truffatori sanno che puoi fare controlli sui nomi delle società, così utilizzano nomi di società validi, ecc. Ma come ho già detto NON inviare denaro a nessuno che abbia una scusa quando chiedi di venire a vedere il veicolo di persona in quanto SARÀ una TRUFFA

Conclusione

Spero che trovi utile questa guida. Non lasciatevi scoraggiare dal fatto che evidenzi tutti i problemi che può avere un furgone Volkswagen T4 Transporter. Si spera che seguendo la guida non avrai brutte sorprese dopo aver acquistato il tuo furgone e potrai goderti tutti i piaceri che la proprietà dell'autobus VW comporta. Non esitare a inviarmi una mail se hai informazioni da aggiungere alla guida che aiuteranno altri potenziali proprietari di autobus VW. Sto anche preparando guide per VW Splitscreen, VW Bay Window e VW T25 / T3 / Vanagon, quindi tutte le informazioni utili su questi sarebbero gradite.

Ulteriori letture

Se stai pensando di acquistare un camper Westfalia T4 / Eurovan, troverai utili anche le informazioni specifiche del modello Westfalia sul mio altro sito. Fare clic qui per visitare il "Sito di informazioni utili Westfalia T4 / Eurovan"

Per ricevere notifiche quando questo sito Web viene aggiornato, iscriviti al mio blog VW Camper o seguici su Facebook

© Copyright 2007-2020 Tutti i diritti riservati