

Part 1 of our VW trip to the land of the rising sun!

AIRCOOLED VW LIFESTYLE MEGASCENE

AIRMIGHTY

Issue 27 | 2017 | AirMighty.com



Shows

> Great times in Japan at the LowLifeVW Meeting and more!

€14.95 | £12.95 | \$23.95 | ¥2900

ISSN 1677-6508



Split Single Cab

Modified by a long-standing VW fan and his son.

Kamei Krazy

The man with a very serious passion for Kamei products.

Cojones Grandes

Find out why he man behind this Samba needed them!

Barndoor Brigade

Words: Ivan McCutcheon
Translation: Tom Gotta | Yves Maertens
Pictures: Digitale Studio | Niels Timmerman



A strange series of events were behind this stunning vehicle, the 1952 Barndoor Panelvan you see here, and, as you are about to find out, they started off with complete disinterest from the man who would end up restoring it... This story does have a happy ending, though.



There are various kinds of VW enthusiasts: some, for example, think of VWs as cute, put frog or flower stickers on them and give the car a name like Kermit, Fluffy or Dippy-Doo. It's usually around this time they are promoted from mere car to actual family member status... although, in reality, not quite the same as the rest of the family, who are not cars and all live in the house. I am not saying there's anything wrong with showing passion and love for VWs in this way - any love for VWs is lovely, and all VWs should be loved. If you have an uncle who is a car, you must be some kind of enthusiast. The owner of this 1952 Barndoor, 46-year old Claus Missing from Kaarst near Düsseldorf, northern Germany, falls into a very different category of fan, no less enjoyable, fun or fulfilling, but founded on a totally different view of the vehicle, deeper, more serious and hardcore. If there was such a thing, after his 30-years involvement and VW ownership, Claus would be better described as a "super-enthusiast". He's always had a passion for early VWs, having acquired his first one in 1988, and as it was a Beetle from 1967 it was four years older than he was at the time. The one-owner 1963 Beetle that followed in 1989 is probably the car his current obsession stems from, including in its kit a period Judson

supercharger, and he got a real kick out of tracking down period correct accessories. The result wasn't a car you'd expect of someone of his age at the time.

The path Claus carried on along would result in him owning and restoring rarities such as a 1952 Karmann Beetle, and ownership of the dream car of the majority of VW fans; the Hebmüller roadster. His website www.karmann1952.de not only reveals more about the cars he's owned, it's also a very important portal, as Claus also runs the Karmann & VW Hebmüller Registry, listing all known examples of these rare cars. Claus has also built up a good number of friends and contacts from the world of VWs. His friend Axel Struwe was to play a key part in Claus buying and restoring the 1952 Barndoor that we're talking about.

You're buying it!

The story starts towards the end of 2008, when another friend and VW Bus owner called Jan-Peter Henkels bought the '52 Panelvan near Bodensee in southern Germany. He'd been forced into buying it, as the vendor would only sell Jan-Peter the 1960s Samba he actually wanted if he also took the '52. The Barndoor left Wolfsburg

in December 1952, coated in primer. After delivery it was painted brown, but later repainted red as it was commissioned by the Baden Baden Fire Brigade. This is good news because, along with numerous other VW Panelvans used by German fire departments, it guaranteed that the vehicle was well cared for, and is probably the only reason it's still here today. The fire brigade used the '52 as a Kommandowagen (KdoW) mainly for transporting higher-ranking staff for the coordination of smaller assignments, and would have enabled an operations manager to arrive at the site of the emergency before further forces arrived, ready to be instructed. Usually, it would have carried ancillary equipment such as respirators, radio equipment, hand-held lights, and so on. The fire department at Baden Baden also installed two round windows in each side and a larger rear window to get a little light inside the bus, along with a large wooden bench in the rear load area.

Not for me!

By 2008, the Barndoor was showing its age, though, and although Claus had heard about the early Panelvan and the fact that it was available, he told us, 'I was simply not interested in it.' He had no idea at the time,



Side exit distributor cap is desirable.



The fuel reserve tap is in the engine room.



The sturdy hinge for the Barndoor 'lid.



Reserve tap settings, on, off or reserve.



Spare wheel strapped to shelf.





It's basic, plain, austere and simple but for its time... perfect!

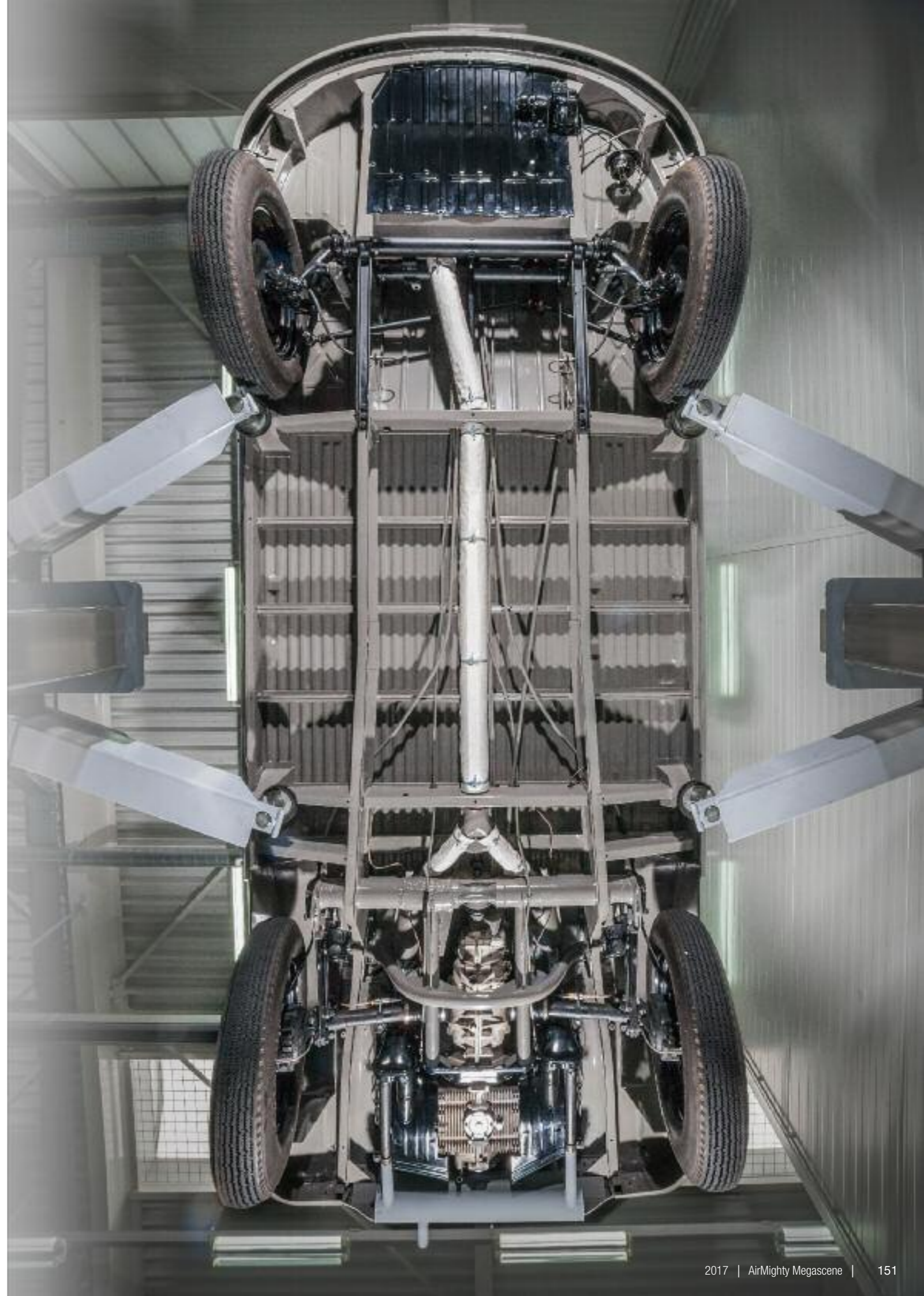
but the following year, something would happen to him that would completely change his feelings. It was during the visit to the Hessisch Oldendorf 2009 meeting he'd experience that Eureka moment, on the Saturday evening, to be precise. When Claus walked through the doors of the building where the evening event was being held, and saw the vehicle which had been put on display, his mind was blown apart! The VW in question was fresh out of restoration, and had a crowd of admirers flocking around it throughout the whole night. For anyone who wasn't there, it was indeed the stunning 1950 Panelvan owned by Axel Struwe and, as Claus explains, 'I fell in love with this Bus! The shape of it; its small engine; just a bench seat, a steering wheel, a speedometer... and that's all. The rest of it was just pure metal!' At this moment, he went from "not interested" to "completely and utterly interested", and wasted absolutely no time thinking about anything else. He arranged to go and see the '52 his friend Jan-Peter had on the way home from the meeting on Sunday, and clearly he was serious, as he bought it on the spot! Claus commented that, 'it looked very solid, and the most important barndoor parts were still there.' He suddenly had another restoration project on his hands.

Full Speed Ahead.

The restoration took seven-and-a-half years to complete. Claus started by stripping the car and, well, we'll let him explain: 'I had to decide how to remove the paint. Sandblasting was not my favorite choice. I found a large industrial firm who can remove paint in an acid bath. The bath was large enough to dip 60% of the body into the acid. To clean the upper section of the bus, they rotated the complete body by 180°. After three acid baths, they cleaned up the metal with a passivation fluid. The body was then acid free, and ready for the welding job. Because of the soft paint removal process, all the metal colour changes originally caused by the welding process during production at Wolfsburg in 1952 became visible once more! The stripped body went to my welding specialist Dirk Flüß in Wuppertal. After checking it over, we ordered a batch of panels from Autocraft in England, and the welding job started. Dirk closed up the round side window holes and also installed the correct metal for the rear window. A few months later, Dirk had completed his work and I picked the Panelvan up, and to get the best possible protection, I decided to give it a KTL coating (cataphoric painting). It is the same process that modern cars get during production, and was carried out by the same firm that managed the acid dipping. From here, the body and all other

KTL-coated parts went to my favorite painter, Firma Geib, in my hometown.

In 2014, he drove to the Ben Pon meeting in Amersfoort with the bare body on a trailer. From what he tells us, the hardest decision he faced was, what colour the '52 should be painted. Bearing in mind that it left Wolfsburg in primer he could take his pick without any concerns about originality. He told us his thoughts: 'Dove blue is really nice, but everybody has it. In 2012, I went to the classic week in California, and at the OCTO show I saw Rick Clark's stunning '50 panel van with its very nice colour combination: L21 light grey and L22 medium grey. Both were original VW colours used from March 1950 till February 1953, and I decided to use these colours.' The cargo area and the engine bay were painted in L22 matt grey. Inside the cab, the upholstery of the seat bench is original. The only changes are the NOS black Barndoor specific ashtray made by Schenck installed on the gear stick. Claus carried out the assembly work himself in his garage, and recently took the finished vehicle on its first test drive. But he was quick to point out, 'it is unbelievable how loud and slow this Bus is... but I love it!' Will he give it a pet name? We doubt it! In a way, it's fitting that the first big meeting you'll see this bus at is Hessisch Oldendorf 2017...





You'll find it on display in the foyer of the hall on Saturday evening!

Special thanks to: Jan Peter Henkels, K. Wessling (KTL), Dirk Fließ, Norbert van Loo, Manfred Geib & Team, Gerd Weiser and Uli Voss

Es gibt unterschiedliche Arten von VW-Enthusiasten: manche, zum Beispiel, finden VWs süß, versehen sie mit Frosch- oder Blumenaufklebern und geben ihrem Auto Namen wie Kermit, Fluffy oder Dippy-Doo. Es geht in diesem Stadium sogar so weit, dass das bloße Auto den Status eines tatsächlichen Familienmitgliedes erringt ... obwohl es natürlich nicht dasselbe ist, wie der Rest der Familienmitglieder, die alle im Haus leben und von denen logischerweise niemand ein Auto ist. Ich sage nicht, dass es falsch ist, auf eine solche Weise seine Leidenschaft und Liebe für VWs zu zeigen - jede Liebe für VWs ist schön, und alle VWs sollten geliebt werden. Wenn du einen Onkel hast, der ein Auto ist, musst du wirklich ein spezieller Enthusiast sein. Der Besitzer dieses 1952er Barndoor Busses, der 46-jährige Claus Missing aus Kaarst bei Düsseldorf, fällt dabei in eine ganz andere Kategorie Fan, nicht weniger

nett, lustig oder engagiert, sondern mit einer ganz anderen Sicht auf das Fahrzeug basierend, tiefer und ernsthafter. Wenn es so etwas gäbe wie den „Super-Enthusiasten“, dann würde dies auf Claus mit seinem 30-jährigen Engagement und seinen VWs voll und ganz zutreffen.

Er hatte schon immer ein Fable für die frühen VWs, nachdem er 1988 seinen ersten erworben hatte, einen 1967er Käfer, der zu dieser Zeit vier Jahre älter war als er selbst. Der 1963er Käfer aus Erstbesitz mit einem zeitgenössischen Judson Kompressor Kit, der dann 1989 folgte, ist wahrscheinlich das Auto, das für die aktuelle Besessenheit verantwortlich ist und er ist seitdem versessen darauf, zeitgenössisches Zubehör aufzustöbern. Das Resultat war kein Auto, wie man es von jemandem gleichen Alters aus eben dieser Zeit erwarten würde.

Der Weg, den Claus weiter ging, führte schließlich dazu, dass er Raritäten wie ein 1952 Käfer Cabrio und den Traumwagen der überwiegenden Mehrheit der VW-Fans besitzt: einen Hebmüller. Seine Website www.karmann1952.de verrät nicht nur viel über die Autos, die er besitzt, sondern ist vielmehr auch ein sehr wichtiges Portal, da Claus auch die „Karmann & VW Hebmüller Registry“ betreibt und hier alle bekannten

Exemplare dieser seltenen Autos aufgelistet sind. Claus hat auch eine gehörige Anzahl von Freunden und Kontakten aus der VW-Welt. Sein Freund Axel Struwe beispielsweise spielte eine Schlüsselrolle bei Claus' Kauf und Restauration des 1952 Barndoor, über den wir jetzt reden.

Kauf ihn!

Die Geschichte beginnt irgendwann gegen Ende des Jahres 2008, als ein anderer Freund und ebenfalls VW Bus Besitzer, Jan-Peter Henkels, den '52 Kastenwagen in der Nähe vom Bodensee in Süddeutschland kaufte. Jan-Peter war quasi gezwungen, diesen zu kaufen, da der Verkäufer den 1960er Samba - den Jan-Peter eigentlich haben wollte - nur dann verkaufen würde, wenn er auch den 52er nahm. Der Barndoor verließ das Werk Wolfsburg im Dezember 1952 nur mit einer Grundierung versehen. Nach der Auslieferung wurde er braun lackiert bis er später eine neue rote Lackierung erhielt, da er von der Feuerwehr in Baden-Baden genutzt wurde. Das war gut, denn man kann grundsätzlich davon ausgehen, dass der Wagen immer gepflegt wurde - wie die zahlreichen anderen VW Kastenwagen auch, die von einer deutschen Feuerwehr eingesetzt wurden - dies ist wohl mit der einzige Grund, warum



Vents in the panel allowed airflow.



Simple tech, juts clip it into place.



Ready for another 65 years work!



Barndoor only A-post mirror arm.



The large passenger grab handle.



Rare accessory gearstick ashtray.

solche Fahrzeuge heute immer noch vertreten sind. Die Feuerwehr nutzte den 1952er als Kommandowagen (KdoW) hauptsächlich für den Transport von hochrangigen Stabsmitarbeitern für die Koordination kleinerer Aufträge und ermöglichte es dem Brandinspektor bereits an Ort und Stelle des Notfalls zu sein, bevor weitere Kräfte ankamen. Im Normalfall hätte der Bus auch Hilfsmittel wie Atemschutzmasken, Funkgeräte, Handleuchten und so weiter transportiert. Die Feuerwehr in Baden-Baden baute außerdem zwei runde Fenster auf jeder Seite und eine größere Heckscheibe ein, um etwas mehr Licht in den Bus zu bekommen sowie eine große Holzbank im hinteren Bereich des Wagens.

Nicht für mich!

Im Jahr 2008 sah man dem Barndoor sein Alter an, und obwohl Claus von dem frühen Kastenwagen und der Tatsache, dass dieser zu verkaufen war, gehört hatte, sagte er uns: "Ich hatte einfach kein Interesse an dem Wagen." Er hatte damals eben noch keinen blassen Schimmer. Das, und seine Einstellung dazu, sollte sich aber im folgenden Jahr grundlegend ändern. Es war während des Besuchs von Hessisch Oldendorf im Jahr 2009; dort gab es genau am Samstagabend diesen Sinneswandel-Moment. Als Claus durch die Türen des Gebäudes ging, in dem die Abendveranstaltung stattfand, sah er das Fahrzeug, das dort ausgestellt wurde und war fortan hin und weg. Der ausgestellte VW war gerade frisch restauriert und hatte während der ganzen Nacht eine Menge von glühenden Verehrern um sich. Für alle, die nicht dort

waren: es war der atemberaubende 1950 Kastenwagen von Axel Struwe und Claus erklärt weiter: „Ich habe mich in diesen Bus verliebt! Diese Form, der kleine Motor, nur diese eine Sitzbank, ein Lenkrad, ein Tacho ... und das war's. Der Rest war einfach nur reines Metall!" In diesem Moment machte es klick und schaltete bei ihm von „nicht interessiert“ auf „aber hallo interessiert“ um und er wollte keinerlei Zeit damit verschwenden, über irgendetwas anderes nachzudenken. So arrangierte er direkt am Sonntag auf dem Heimweg vom Treffen einen Termin, um den 52er in Augenschein zu nehmen und es war ihm so ernst damit, dass er ihn vom Fleck weg kaufte! Claus kommentiert das so: „Er sah wirklich solide aus und die wichtigsten Barndoor Teile waren auch noch vorhanden.“ Und so kam es, dass er ein weiteres Restaurierungsprojekt am Start hatte.

Vollgas voraus

Die Restauration sollte am Ende siebeneinhalb Jahre dauern. Claus begann damit, den Wagen zu zerlegen und wir lassen ihn hier besser selbst weiter ausführen: „Ich musste mich entscheiden, wie die Farbe entfernt werden sollte. Sandstrahlen war nicht wirklich meine erste Wahl, aber glücklicherweise fand ich eine große Industriefirma, die die Farbe in einem Tauchbad mit Säure entfernen konnte. Das Bad war immerhin so groß, dass 60% der Karosserie in das Bad getaucht werden konnte. Um den oberen Teil der Karosserie sauber zu bekommen, wurde diese anschließend einfach um 180 Grad gedreht

und nach drei Säurebädern wurde das Blech mit einer Passivierungsflüssigkeit weiterbehandelt. Die Karosserie war somit säurefrei und bereit für die weiter anstehenden Schweißarbeiten. Wegen des schonenden Entfernungprozesses des Lacks wurden alle Farbveränderungen des Blechs, die ursprünglich durch das Schweißen während der Produktion in Wolfsburg im Jahre 1952 verursacht wurden, noch einmal sichtbar! Die nackte Karosserie ging dann zu meinem Schweißfachmann Dirk Flüb in Wuppertal. Nachdem wir eine Bestandsaufnahme gemacht hatten, bestellten wir eine Reihe von Reparaturblechen bei Autocraft in England, und die Schweißarbeiten begannen. Dirk verschloss die runden Löcher der Seitenfenster wieder und verkleinerte auch das Heckfenster auf seine ursprüngliche Größe. Ein paar Monate später war Dirk mit seiner Arbeit durch. Ich holte den Kastenwagen ab und beschloss, ihm den bestmöglichen Schutz zu Gute kommen zu lassen: eine KTL-Beschichtung. Es ist das gleiche Verfahren, wie sie die moderne Autoindustrie während der Produktion anwendet und wurde von der gleichen Firma durchgeführt, die auch für die Entlackung verantwortlich war. Von hier aus ging die Karosserie und alle anderen KTL-beschichteten Teile zu meinem Lieblingslackierer meiner Heimatstadt, der Firma Geib“. Im Jahr 2014 fuhr Claus zum Ben Pon-Treffen in Amersfoort mit der noch nackten Karosserie auf einem Trailer. Die härteste Entscheidung, mit der er konfrontiert wurde, so sagt er, war in welcher Farbe der 52er lackiert werden sollte – man muss ja bedenken, dass er



Grooved semaphores used to to '53.



Stunningly restored twenty five horse motor.



Fully detailed and correct mechanicals.



Jacketed heater pipes helped retain warmth.

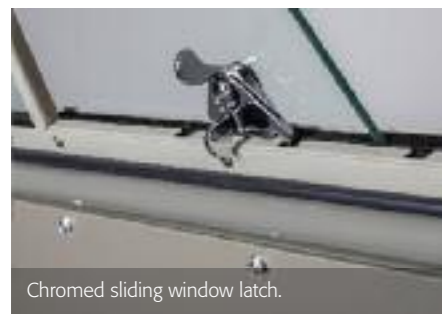


Single brake light in centre.

Wolfsburg einst gründert verlassen hat und Claus somit seine Wahl ohne Bedenken über Originalität treffen konnte. Seine Überlegungen waren: „Taubenblau ist wirklich eine schöne Farbe, aber irgendwie hat sie jeder. Im Jahr 2012 war ich während der Classic Week in Kalifornien und bei der OCTO-Show sah ich Rick Clarks atemberaubenden 1950er Kastenwagen mit seiner sehr schönen Farbkombination: L21 hellgrau und L22 mittelgrau. Beides waren Original

VW Farben, die von März 1950 bis Februar 1953 verwendet wurden, und ich beschloss, diese Farben zu verwenden.“ Der Stauraum und der Motorraum wurden in L22 mattgrau lackiert. Im Inneren des Fahrerhauses blieb das Polster der Sitzbank original. Die einzige Änderung ist ein schwarzer NOS Barndoor spezifischer Aschenbecher von Schenck, der auf dem Schalthebel sitzt. Claus führte die Fertigstellung des Wagens selbst in seiner Werkstatt aus und nahm das fertige

Fahrzeug vor kurzem mit auf die erste Probefahrt. Schnell fand er heraus "es ist unglaublich, wie laut und langsam dieser Bus ist ... aber ich liebe es" Wird er dem Bus einen Tiernamen geben? Wir bezweifeln es ernsthaft! In gewisser Weise finden wir es passend, dass das erste große Treffen, bei dem man diesen Bus sehen wird, Hessisch Oldendorf 2017 sein wird ... du findest ihn Samstagabend im Foyer der Halle!



Chromed sliding window latch.



6 volt cigarette lighter.



Early large font Sekurit logo.



Type 2 didn't have a rear bumper in '52.



Piano hinge quarter window lock.





Engine starting handle links to crank pulley.



Hazet tool roll for roadside repairs.



Early style foot pedal controls.



Smooth icepick door handle.



Load door inner handle.

Die Danksagungen gehen an: Jan Peter Henkels, K. Wessling (KTL), Dirk Fließ, Norbert van Loo, Manfred Geib & Team, Gerd Weiser und Uli Voss

Il y a plusieurs sortes de passionnés de VW. Certains, par exemple, les trouvent 'trop chou' ou 'trop mimi', les décoorent d'autocollants en forme de fleur ou de grenouille et leur donnent des noms comme choupette ou titine. Leurs VW sont généralement des membres à part entière de leur famille... sauf que tous les autres membres de la famille ne sont pas des voitures et dorment à l'intérieur de la maison... Il n'y a rien de mal à cela, car toutes les VW ont besoin d'amour, mais il faut tout de même pouvoir faire la part des choses entre passion et amour déraisonnable...

Le propriétaire de ce barndoor de 1952, Claus Missing – un allemand de 46 ans résidant à Kaarst près de Dusseldorf – fait partie d'une toute autre catégorie de passionnés. Sa passion est tout aussi enrichissante, mais est fondée sur une vision différente de la voiture, plus profonde et définitivement plus sérieuse. Après 30 ans d'implication dans le monde de la VW, on pourrait même le décrire comme un super-enthousiaste. Il a toujours été mordu de VW, et a acheté sa première cox en 1988, un modèle de 1967. La cox de 63 'premier propriétaire' qui a suivi en 1989 a définitivement scellé son obsession, et à partir du moment où il l'a équipée d'un compresseur Judson, il n'a cessé de rechercher de rares accessoires d'époque.

Evidemment, il ne s'est pas arrêté en si bon chemin et a fini par posséder et restaurer plusieurs raretés comme une cox split cabriolet de 1952, et le rêve de bon nombre de passionnés, un Hebmüller Roadster. Son site web www.karmann1952.de détaille non seulement les voitures qu'il possède ou a possédées, mais c'est aussi un portail qui accueille le Karmann & Hebmüller Registry, qui recense tous les exemplaires de ces voitures encore en vie aujourd'hui. Grâce à cela, Claus s'est fait de nombreux amis et contacts à travers le monde, dont Axel Struwe, qui a joué un rôle central dans l'achat et la restauration du barndoor de 1952 qui nous occupe aujourd'hui.

L'histoire débute en 2008 quand Jan Peter Henkels, un ami de Claus, achète ce 52 dans la région du Lac de Constance dans le sud de l'Allemagne. En fait, il a été obligé de l'acheter car le vendeur du Samba de 1960 qui l'intéressait vraiment ne voulait vendre les deux bus qu'en un seul lot. Ce barndoor a quitté l'usine de Wolfsburg en décembre 1952 recouvert uniquement de primaire. Après sa livraison, il a reçu une teinte marron puis a été repeint en rouge lorsqu'il est entré au service de la caserne des pompiers de Baden Baden. Ce qui fut une excellente chose, car comme de nombreux bus allemands ayant vécu la même carrière, il a été entretenu de manière régulière et méticuleuse, ce qui explique probablement pourquoi il est encore en vie aujourd'hui.

Les pompiers ont utilisé le 52 comme Kommandowagen (KdoW), c'est-à-dire

comme véhicule destiné principalement à transporter les hauts gradés et responsables. Il permettait par exemple à un directeur des opérations d'être conduit sur les lieux d'une urgence avant l'arrivée des camions afin de coordonner ceux-ci. Généralement, le combi était pourvu d'un équipement de secours consistant de masques à gaz, d'une radio, de lampes et de cordes. La brigade de pompiers de Baden Baden a également installé deux fenêtres rondes sur chaque flanc et une vitre arrière plus grande afin d'apporter plus de lumière à l'intérieur du bus, ainsi qu'une banquette en bois dans le compartiment arrière.

En 2008, le barndoor commence à montrer des signes de vieillesse et malgré le fait que Claus ait entendu parler du tôle et du fait qu'il soit disponible à la vente, il n'est pas intéressé. Il ne le sait pas encore à l'époque, mais l'année suivante il va vivre un événement qui va complètement changer sa vision des choses. Pendant une visite au meeting d'Hessisch-Oldendorf en 2009, le samedi soir pour être précis, il a une révélation. Quand Claus pénètre dans le bâtiment dans lequel se tiennent les conférences et qu'il voit quel véhicule y est exposé, il est littéralement soufflé ! La VW en question sort juste de restauration et est entourée d'une foule de curieux venus l'admirer. Pour ceux qui n'étaient pas présents sur place, il s'agit du splendide barndoor tôle de 1950 appartenant à Axel Struwe. Claus nous explique : « Je suis immédiatement tombé amoureux de ce bus ! Un moteur minimaliste, une banquette unique, un volant, un compteur, et... c'est tout.

Le reste n'était que métal. » A ce moment-là, je suis passé du stade 'pas intéressé' au stade 'il me le faut absolument' ! J'ai repris contact avec Jan Peter et j'ai planifié un rendez-vous le dimanche même, sur la route du retour. Il avait l'air relativement sain, mais surtout il avait l'air complet. Je l'ai acheté sur le champs ! » En à peine deux jours, il se retrouve donc propriétaire d'un nouveau projet. Au total, la restauration durera sept ans. Claus commence par entièrement désosser l'utilitaire. Il nous explique : « J'ai d'abord réfléchi à la meilleure façon de décapier la peinture. Je n'avais pas envie de le sabler, et c'est comme ça que je suis tombé sur une entreprise spécialisée dans le décapage au bain d'acide à échelle industrielle. Leur réservoir était assez grand que pour y plonger 60% de la carrosserie, et pour atteindre la partie supérieure du bus, ils l'ont simplement retourné. Après trois bains successifs, la caisse a subi un traitement de passivation pour la nettoyer de toute trace d'acide, et elle était finalement prête pour les soudures. Grâce au procédé de décapage doux, tous les changements de teinte du métal dus au processus de soudure à Wolfsburg en 1952 ont été révélés ! Une fois mis à nu, le bus a

pris la direction de Wuppertal où habite mon tôle attitré, Dirk Fließ. Après avoir commandé un jeu de panneaux chez Autocraft en Angleterre, il s'est mis au travail en rebouchant les ouvertures rondes dans les flancs et en refaisant l'entourage du hayon arrière à sa taille d'origine. Quelques mois plus tard, je suis venu le rechercher pour le recouvrir de la meilleure protection possible, un revêtement KTL (cataphorèse). C'est le même procédé qui est utilisé sur les voitures de production actuelles, et il a été appliqué par la société qui s'est chargée du bain d'acide. » Nous sommes alors en 2014, et Claus décide de charger le barn sur une remorque pour se rendre au meeting 'Ben Pon' à Amersfoort. « Après cela, j'ai dû prendre une décision finale concernant la couleur dans laquelle j'allais peindre le 52. C'est une des décisions les plus difficiles que j'ai jamais eu à prendre. » Mais comme le barndoor a quitté Wolfsburg en primaire, il peut choisir la teinte qu'il préfère sans se soucier de gâcher son originalité. « Le bleu pigeon est vraiment une belle couleur, mais elle est très courante, donc j'ai finalement porté mon choix sur une combinaison de couleurs que j'avais découverte en 2012 lors de mon voyage

en Californie à l'occasion de la Classic Week. Lors de l'OCTO je suis en effet tombé sur le magnifique tôle de 1950 de Rick Clark peint en L21 light grey et L22 medium grey – deux teintes d'origine disponibles entre mars 1950 et février 1953. La soute et le compartiment moteur ont été peints en L22 matt grey. »

A l'intérieur de la cabine, la sellerie qui recouvre la banquette est encore celle d'origine. Le seul changement est un cendrier noir de marque Schenk, spécifique aux barndoor et qui se monte sur le levier de vitesses. Claus s'est occupé lui-même du remontage dans son garage, et a récemment fait les premiers tours de roues au volant du véhicule fini. Sa première impression fut : « le bus est aussi bruyant qu'il est lent... J'adore ! » Le premier meeting important lors duquel vous pourrez l'admirer sera Hessisch Oldendorf 2017, où il sera exposé dans le foyer du hall d'entrée le samedi soir. La boucle sera alors bouclée !

Claus voudrait remercier: Jan Peter Henkels, K. Wessling (KTL), Dirk Fließ, Norbert van Loo, Manfred Geib & Team, Gerd Weiser et Uli Voss. ●



> 'It's unbelievable how loud and slow this Bus is...' Claus Missing.



As found. Fire brigade look with city badge.



Paint removal, first dipping in a large acid bath...



...and eventually the third over head acid bath dip.



Neutralization of the acid with high pressure.



Let the welding begin, it's a solid base to start with



New Autocraft Outriggers do the job.



A lot of work is coming to an end. Claus checking out the welding job.



Hanging out after the KTL (Kathodische Tauch Lackierung) coating. KTL is an electrostatic painting process, the chassis is immersed into a liquid bath.



The Barndoor arrives at the paintshop.



First the primer progress to make it more perfect.



Claus' new weekend job at the painter... ;)



Several weeks of work went into cleaning, detailing and prepping the chassis.



Easy to do in a Barndoor, painting the engine compartment in matt pearl grey.