

Einbau-Anleitung

**Ölkühler-Umbausatz, Erweiterungsbausatz
und Ölkühlungsanlage für VW-Käfer**

In den Halter aus Leichtmetallguß werden die kürzeren der Schlauchleitungen eingeschraubt, aber nur mit mäßiger Kraft, denn die Ölabdichtung erfolgt nicht zwischen Halter und Schlauchnippel, sondern zwischen Schlauchnippel und Ölkühler mit Hilfe der schon erwähnten VW-Gummidichtungen, die in die speziellen Einfräsungen der Schlauchnippel eingesetzt werden.

Die Lage der Stahlrohre und die Art der Befestigung unter dem Wagenboden ist aus dem Prospekt klar ersichtlich. Zweckmäßigerweise biegt man die Rohre über dem Knie und paßt sie dem Wagenboden an, bevor man sie befestigt. Die Befestigung am vorderen Achsrohr und am hinteren Querrohr kann mit einem stabilen und temperaturfesten Klebeband oder einer Drahtbandage erfolgen. Beim Anschluß der Schläuche an die Stahlrohre müssen Gewinde und Schneid- bzw. Keilring gut geölt werden. Rohre bis zum Anschlag in die Verschraubung hineinstecken und Verschraubung kräftig anziehen!

Wichtig: Obwohl wir uns bemühen, Ihnen die Schläuche und Rohre innen sauber zu liefern, sollten Sie vorsichtshalber alle Leitungen noch einmal spülen, z.B. mit Benzin, und beim Einbau peinlich genau ein Eindringen von Schmutz vermeiden.

Um den Öldruck und den Mengenstrom durch den bzw. die Ölkühler zu erhöhen, liefern wir eine Feder mit, die zusätzlich zur Serienfeder (innerhalb dieser) unter den Öldruckregelkolben eingebaut wird (Dies gilt nur für die Modelle 1200, 1300 und 1500 bis Bj.'69). Bei dem Öldruckregelkolben, der durch eine geschlitzte Verschlußschraube an der Motorunterseite erreichbar ist, kontrollieren Sie, ob er eine Ringnut besitzt. Wenn nicht, gegen einen mit Ringnut (Original VW-Teil Nr. 311 115 411) tauschen.

Bei Verwendung des Erweiterungs-Bausatzes wird an den vorderen Enden der beiden unter dem Wagenboden verlegten Rohrleitungen je ein T-Stück angeschlossen. Hier verzweigt sich der Ölstrom und fließt parallel durch die beiden links und rechts an der Stoßstange befestigten VW-Ölkühler. An die T-Stücke schließen sich wieder Rohre an, die in passender Länge aus den mitgelieferten Rohrstücken abgesägt werden müssen.

Die Schellen und Blechschauben dienen zur Befestigung der vorderen Schläuche am Wagenboden.

Der Gesamt-Ölinhalt des Motors steigt durch das Leitungsvolumen um rund 0,6 (bei zwei Kühlern um rund 1,0) Liter, die Ölwechsellmenge bleibt jedoch unverändert.

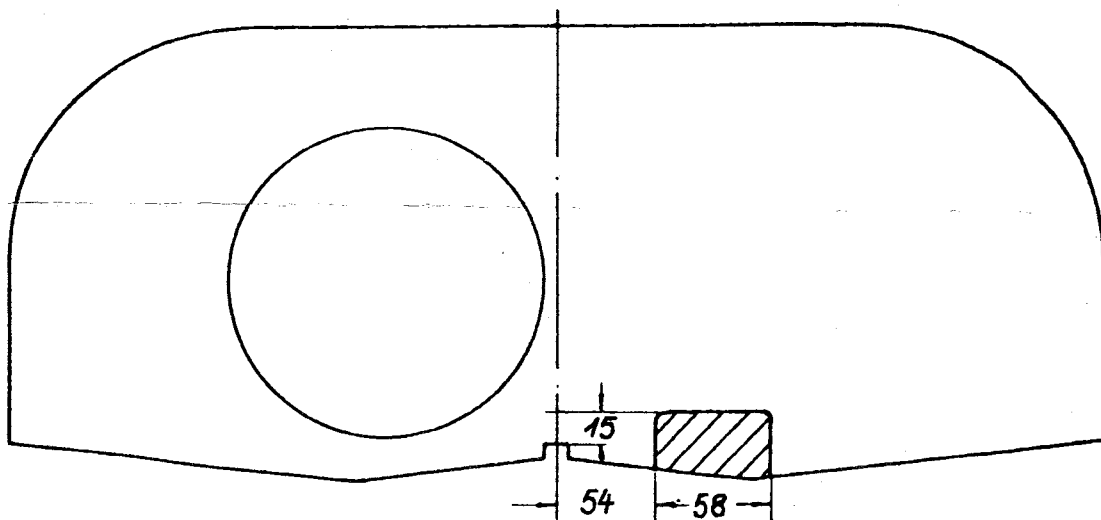
Nachtrag:

An Motoren und Stahl-Ölkühlern, die nach dem 1.8.1969 produziert worden sind, sind die Durchmesser der Ölkanäle vergrößert worden. Hier müssen zwischen Kurbelgehäuse und Ölthermostat Typ V und zwischen Stahl-Ölkühler und unserem Leichtmetallhalter die grünen Dichtringe mit Distanzscheiben (VW-Ersatzteil-Nr. 111 198 029) so montiert werden, daß der größere Durchmesser der Dichtringe zum Kurbelgehäuse bzw. zum Ölkühler zeigt. Bei der Verwendung von flüssigen Dichtungsmitteln bei den Verschraubungen am Ölthermostat muß darauf geachtet werden, daß nichts davon ins Thermostat-Innere gelangt!

Ölkühler-Umbausatz für den VW-Käfer Typ 1200, 1300, 1500

Wenn der Ölthermostat bei eingebautem Motor montiert werden soll, ist es notwendig, die Motorhaube zu entfernen, um den Gebläsekasten zusammen mit der Lichtmaschine ausbauen zu können. Dazu muß das Spannband an der Lichtmaschine und zwei Schlitzschrauben an den Seiten des Gebläsekastens gelöst werden. Dann wird unten rechts unter dem Motor die den Luftthermostaten haltende Sechskantschraube herausgedreht und der Luftthermostat selbst durch Linksdrehen von der mit einem Gewinde versehenen Übertragungsstange gelöst. (Beim alten 30 PS-Motor bleibt der Luftthermostat angegeschlossen, dafür muß der Drosselring hinter dem Gebläsekasten entfernt werden). Jetzt kann der VW-Ölkühler ausgebaut werden.

An der Lufteinlaßseite des Gebläsekastens wird nach unten abgebildeter Skizze eine Öffnung herausgeschnitten. Zwei weitere Öffnungen für die Durchführung der beiden Ölschläuche müssen in das senkrechte Verkleidungsblech hinter dem Gebläsekasten gebohrt werden. Sie sollen etwa 22 mm \emptyset haben und, damit die Motorbefestigungsschrauben erreichbar bleiben, nicht über der linken oberen Schraube, sondern links daneben liegen.



Bevor der Ölthermostat auf das Kurbelgehäuse aufgesetzt wird, werden die beiden 850 mm langen Ölschläuche mit den Kupfer-Dichtungsringen und einem flüssigen Dichtungsmittel fest mit ihm verschraubt. Zwischen Thermostat und Kurbelgehäuse werden die gleichen VW-Gummidichtungen verwendet, wie sie zwischen Ölkühler und Kurbelgehäuse vorgesehen sind. Da auch zwischen Ölkühler und unserem Spezialhalter diese Gummidichtungen verwendet werden, besorgen Sie sich bitte bei Ihrer VW-Werkstatt eine entsprechende Anzahl. Zum Befestigen des Ölthermostaten dienen zwei M6-Sechskantschrauben mit Scheiben und Muttern und eine M6-Imusschraube, die an die Stelle des Gewindebolzens in das Kurbelgehäuse eingeschraubt wird.

Zur Befestigung des VW-Ölkühlers mit Halter sind im vorderen Stoßstangenhalter zwei Bohrungen mit 8,5 mm \emptyset erforderlich. Beachten Sie, daß der Kühler im Interesse guter Kühlwirkung möglichst weit vorn liegen muß!

Einbau des Ölkühler-Umbausatzes

beim VW 1302 (S) und 1303 (S)

Abweichend von der vorliegenden allgemeinen Einbau-Anleitung gilt für den VW 1302 (S) und 1303 (S) folgendes:

Der Ölthermostat (er unterscheidet sich von dem für die älteren Käfer durch das Fehlen des treppenartigen Absatzes) wird nicht mehr direkt auf das Kurbelgehäuse aufgesetzt, sondern an das neuerdings auf dem Kurbelgehäuse befindliche Winkelstück angeschraubt. Dabei werden die Original-VW-Dichtungen, die zwischen Ölkühler und Winkelstück verwendet werden, weiterverwendet.

Die Ölschläuche werden nicht - wie bei den älteren Käfern - links, sondern rechts aus dem Motorraum herausgeführt. Bei der Verlegung hinderliche Teile des für die Beaufschlagung des Ölkühlers nötig gewordenen Teils des Gebläsekastens werden abgetrennt. Der überflüssig gewordene Luftaustritt aus dem Gebläsekasten für die ursprüngliche Ölkühler-Lage wird verschlossen. Dabei kann man einen Putzlapfen verwenden, der in das Spiralgehäuse fest hineingestopft wird.

Die Öffnung im vorderen Abschlußblech, durch die die Ölkühler-Abluft ins Freie gelangt, muß ebenfalls verschlossen werden.

Beim VW 1302 (S) und 1303 (S) ist der Ölkühler nicht mehr aus Stahl, sondern aus Leichtmetall gefertigt. Der Halter für diesen neuen Ölkühler weicht von den älteren Ausführungen ab. Hier werden zunächst die kürzeren der vir mitgelieferten Ölschläuche mittels Hohlschrauben angeschlossen, dann wird der Ölkühler angeschraubt, wobei wiederum die 1302 (S)-Öldichtungen verwendet werden. Wichtig ist, daß zwischen Ölkühler und Halter an den Befestigungsschrauben 3 mal 2 Unterlegscheiben eingebaut werden, damit die Dichtungen nicht zu sehr zusammengequetscht werden.

Zur Durchführung der Ölschläuche werden in die vorderen Blechschürzen zwei 26 mm Ø-Löcher gebohrt. In diesen Bohrungen passen die mitgelieferten Gummi-Abdichtungen.

am Thermostat 18 x 1,5

Ölkühler am Kurbelgehäuse 16 x 1,5