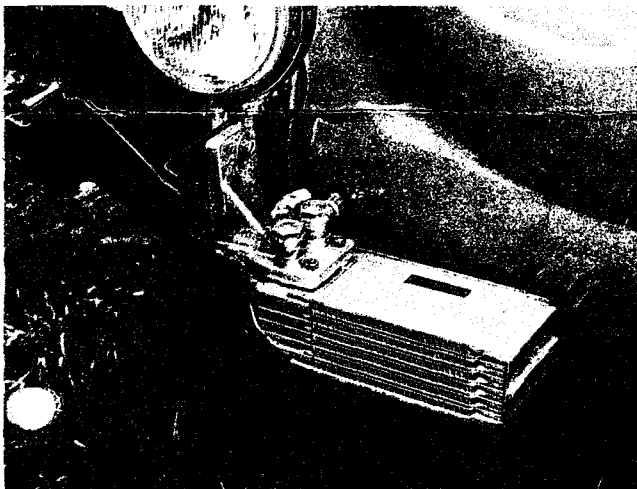


SCHRICK-ÖLKÜHLUNG FÜR VW-KÄFER



SCHRICK-Ölkühlung am VW 1302 S mit Erweiterungsbausatz



Die Befestigung des 1302 S-Ölkühlers am Stoßfängerhalter



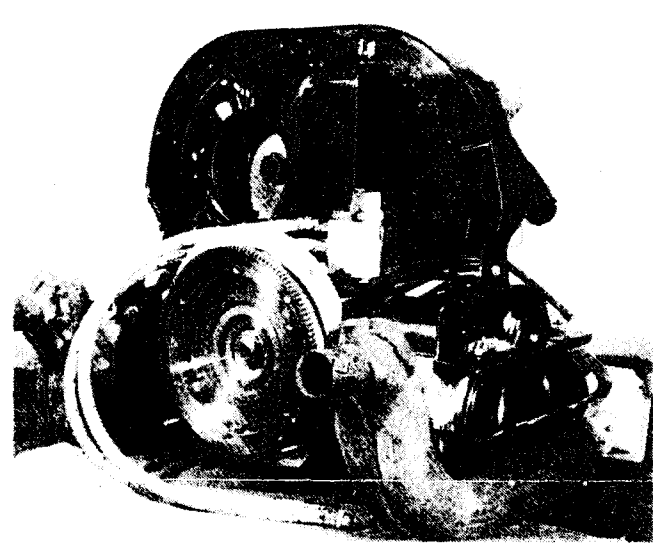
SCHRICK-Ölkühlung am VW 1300 mit Erweiterungsbausatz

Die **SCHRICK**-Ölkühlung ist eine kompromißlos aufgebaute Anlage. Sie ist eine **HAUPTSTROM-ÖLKÜHLUNG**, d. h. das gesamte von der (serienmäßigen) Ölpumpe geförderte Öl wird erst wirkungsvoll gekühlt und fließt dann zu den Schmierstellen. Eine Hauptstrom-Ölkühlung ist grundsätzlich wirkungsvoller als eine Nebenstrom-Ölkühlung, bei der nur ein vom Hauptstrom abgezwigter Teilstrom gekühlt wird. Gelegentlich wird auch eine Nebenstrom-Ölkühlung mit Hilfe der Doppel-Ölpumpe des VW-Automatic angeboten. Auch hier ist die Kühlwirkung gegenüber der **SCHRICK**-Ölkühlung deutlich schlechter, da die 2. Ölpumpe weniger als die Hälfte der Hauptstrompumpe fördert.

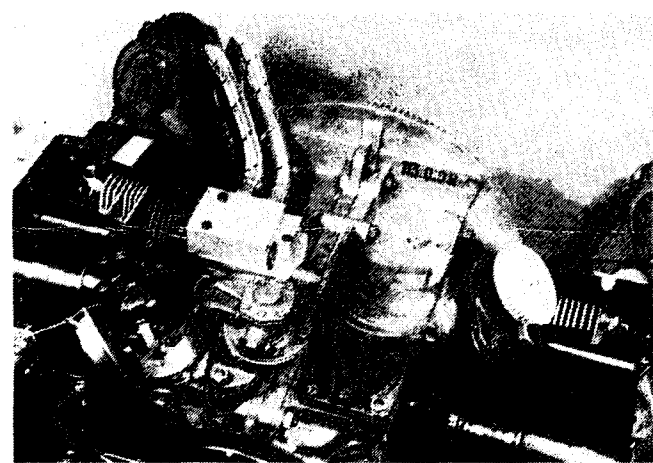
Die **SCHRICK**-Ölkühlung ist im Hauptstrom thermostatisch geregelt, d. h. unterhalb einer Öltemperatur von 85°C wird die gesamte Ölkühlung (und nicht etwa nur die Ölkühlung im Nebenstrom) ausgeschaltet. Zwischen 85°C und ca. 90°C wird die Ölkühlung teilweise, darüber ganz eingeschaltet. Der verwendete Ölthermostat, ebenfalls eine **SCHRICK**-Entwicklung, ist speziell für den direkten Anschluß am VW-Motorgehäuse konstruiert worden. Er arbeitet mit beispielhafter Zuverlässigkeit.

Bei der **SCHRICK**-Ölkühlung wird der serienmäßig im Gebläseluftstrom angeordnete VW-Ölkühler entfernt. Das bringt bei den bis Herbst 1970 gebauten Käfern bessere Kühlung der thermisch besonders hoch belasteten Zylinder 3 und 4. Bei den ab Herbst 1970 gebauten Typen 1302 und 1302 S, bei denen der Ölkühler getrennt mit Kühlluft versorgt wird, bringt das Entfernen des Ölkühlers mit gleichzeitigem Verschließen des zugehörigen Luftzuführungskanals mehr Kühlluft für alle 4 Zylinder.

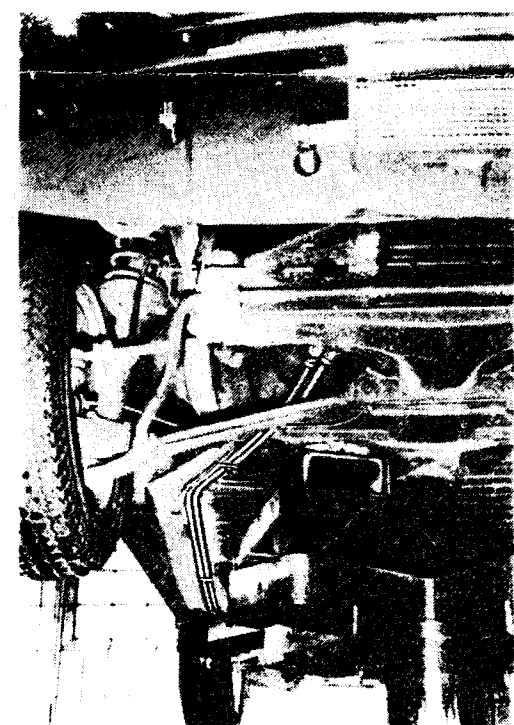
Statt der Gebläseluft wird der Fahrtwind für die Ölkühlung benutzt. Von Laien gelegentlich geäußerte Bedenken, das Öl könnte bei fehlendem Fahrtwind, also etwa bei langsamer Kolonnenfahrt, zu heiß werden, sind unbegründet, denn hohe Öltemperaturen treten nur auf, wenn der Motor längere Zeit mit hohen Drehzahlen arbeiten muß, was ja zwangsläufig mit Geschwindigkeit und Fahrtwind verbunden ist. Beim Käfer ist die Ölkühlung durch ein Gebläse genauso wenig notwendig wie bei einigen Porsche- oder Mercedes-Typen oder etwa beim NSU TTS, die alle anstandslos mit Fahrtwind-Kühlung auskommen.



Olthermostat Typ Va montiert am 1302 S-Motor



Olthermostat Typ V montiert am VW 1300/1500 Motor



Lage der Ölleitungen am 1302 S (vorn der Speziellleichtmetall-Ölkühler)

Die **SCHRICK**-Ölkühlung besteht aus 1 Ölthermostat Typ V bzw. Typ Va (ab Motor-Nr. AD oder AB), 2 hinteren Ölpanzerschläuchen, 2 Ölleitungen aus flexiblem, außen verzinktem Stahlrohr, 2 vorderen Ölpanzerschläuchen, 1 Halter aus Leichtmetallguß Nr. 1 für die Aufnahme des älteren VW-Stahlölkühlers bzw. Halter Nr. 7 für die Aufnahme des neueren VW-Leichtmetallölkühlers (ab Motor-Nr. AD oder AB), 1 Zusatzfeder für den Öldruckregelkolben, Befestigungsmaterial und einer ausführlichen Einbauanleitung.

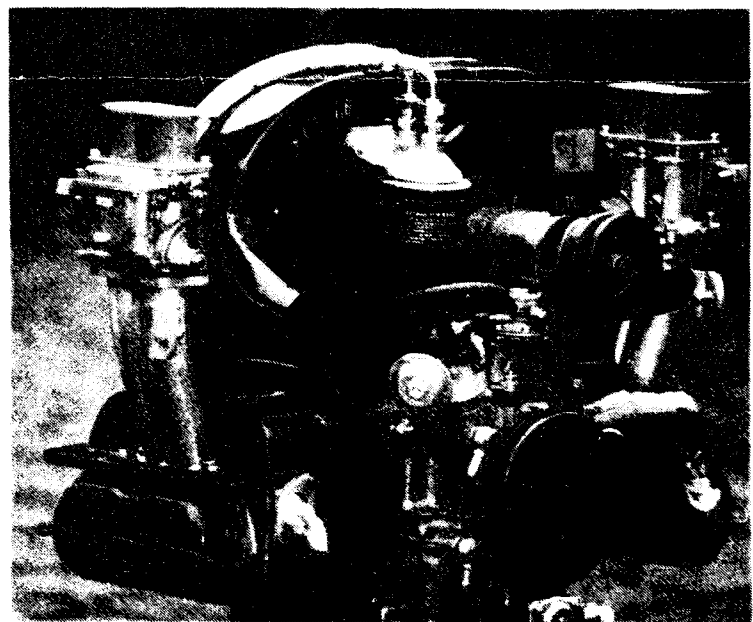
Die **SCHRICK**-Ölkühlung mit dem nunmehr im Fahrtwind liegenden VW-Ölkühler senkt die Temperatur in der Ölwanne um ca. 15° C bis 20° C, wobei die große Oberfläche der unter dem Wagen verlegten Stahl-Ölleitungen den VW-Ölkühler wirkungsvoll unterstützt.

Bei stärker getunten Käfer-Motoren kann die Ölkühlung durch den Anbau eines Erweiterungsbausatzes weiter verbessert werden. Der Erweiterungsbausatz besteht aus 2 T-Verschraubungen, die an den vorderen Enden der Stahl-Ölleitungen den Ölstrom verzweigen, 2 weiteren Ölpanzerschläuchen sowie einem zweiten spiegelbildlich anzubringenden Halter für den VW-Ölkühler (für den VW-Stahlölkühler: Halter Nr. 3, für den VW-Leichtmetallölkühler: Halter Nr. 8).

Mit 2 VW-Ölkühlern beträgt die erreichbare Temperaturabsenkung ca. 25° C bis 30° C.

Statt der Anlage für 2 VW-Ölkühler kann auch ein großer Spezial-Leichtmetall-Ölkühler für die Montage mitten unter der Stoßstange geliefert werden.

Bei Bestellungen bitte Fahrgestell- und Motor-Nr. angeben.



Hauptstrom-Ölfilter montiert am 1302 S-Motor. Anschluß erfolgt mit einem Adapter unter dem Thermostaten Typ Va (in Verbindung mit Typ V nicht möglich!).