

CSP

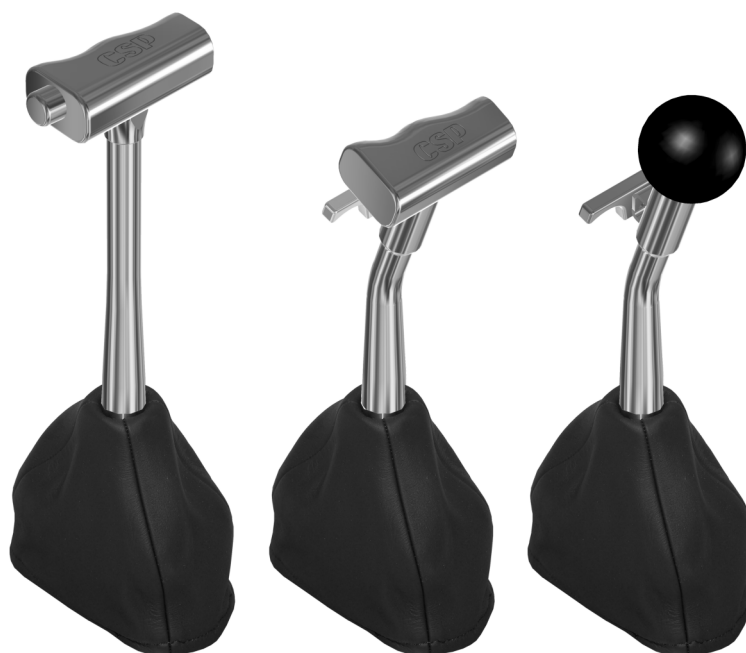
PRODUCTS

CSP - shifter

CSP - Schalthebel

Fitting Instructions

Montageanleitung



Features:

- Suitable for Bug, Karmann Ghia, Type-3, Type-34, Thing and Buggy
- Available in 24 variations to suit individual requirements
- Standard throw or 'Schnellschalter' rapid throw
- Reverse lock-out, using a Butterfly or Thumb button
- T-Handle variants to suit LHD and RHD vehicles
- State of the art manufacturing processes
- Designed, Developed and Manufactured in Germany

Besonderheiten:

- passend für Käfer, Karmann Ghia, Typ-3 , Typ-34, Kugel und Buggy
- erhältlich in 24 verschiedenen Bauarten
- 40%ige Schaltwegverkürzung, optional 60% beim Schnellschalter
- T-Griffstück für Linkslenker oder Rechtslenker
- hergestellt mittels modernster CNC-Technologie
- designed, entwickelt und hergestellt in Deutschland

1. General

NOTE: As when installing any performance product, a degree of mechanical ability is required. If after reviewing the parts and instructions you don't feel that you can properly complete this installation, take your car to a competent professional. Proper installation and adjustment will save time, money and aggravation.
We recommend using this manual, together with the applicable workshop manual for your car to help you with the installation.

- These fitting instructions cover the installation of the CSP-shifter to the following models:
 - Beetle
 - Karmann Ghia Type-14
 - Thing
 - Type-3
 - Karmann Ghia Type-34
 - Beetle based Buggy

2. Parts and Tools

Parts:

Pos: 1	1x	CSP-Shifter
Pos: 2	2x	allen head screw, DIN912 M8x20
Pos: 3	2x	washer, DIN9021 8.4mm
Pos: 4	1x	reverse lockout plate

Tools / Material:

1x	13mm combination wrench
1x	6mm allen key
1x	19mm spanner (not on all shifter models)
1x	2.5mm allen key (not on all shifter models)
	cleaning rag
	grease

3. Preparation

- First of all the stock shifter needs to be removed. Unscrew the two M8 bolts with a 13mm spanner (Fig 1). The original shifter can now be lifted up.

1. Allgemein

WICHTIG: Wie bei allen Fahrzeugteilen ist eine gewisse Sachkenntnis Voraussetzung für eine korrekte Montage. Wenn sie nach Sichtung der Teile und der Montageanleitung nicht der Meinung sind, die Montage durchführen zu können, wenden Sie sich an eine Fachwerkstatt, um die Arbeiten ausführen zu lassen. Eine korrekte Montage und Einstellung spart Zeit, Kosten und Ärger.

- In dieser Montageanleitung ist der Einbau für folgende Modelle beschrieben:

- Käfer
- Karmann Ghia Typ-14
- Kübel
- Typ-3
- Karmann Ghia Typ-34
- Buggys auf Käfer Chassis

2. Teile und Werkzeuge

Teile:

Pos: 1	1x	CSP-Schalthebel
Pos: 2	2x	Schraube, DIN912 M8x20
Pos: 3	2x	Scheibe, DIN9021 8,4mm
Pos: 4	1x	Rückwärtsgangplatte

Werkzeuge

1x	Ring-Maulschlüssel SW13
1x	Inbusschlüssel, SW6
1x	19mm Maulschlüssel (nicht bei allen Modellen)
1x	Inbusschlüssel, SW2,5 (nicht bei allen Modellen)
	Putzlappen
	Fett

3. Vorbereitung

- Zunächst muss der originale Schalthebel demontiert werden. Entfernen Sie dazu die beiden M8-Befestigungsschrauben mit einem 13er Schlüssel (Fig 1). Der Schalthebel kann anschließend nach oben abgehoben werden.

CAUTION: The shifter bottom contains a large amount of grease. Make sure that you do not ruin your seat covers or interior carpet!

ACHTUNG: Das Unterteil des Schalthebels ist mit einer großen Menge Schmierfett versehen. Achten Sie darauf, dass Sie die Sitzbezüge und den Innenraumteppich nicht verschmutzen.



Fig 1



Fig 2

- Normally the spring will lift away with the shifter, but the reverse lockout plate may remain on the chassis tunnel (Fig 2). The spring and lockout plate are not required for your new installation. A new lockout plate is supplied with the CSP-Shifter.
- Store the original shifter along with the spring and reverse lockout plate in a safe place to be able to reverse the conversion any time.
- Clean the upper surface of the frame tunnel and internal shift rod with a cleaning rag. Also the shift rod bushing should be cleaned thoroughly.

4. Precondition

- Inspect the inside bushing and make sure that it is in a perfect unworn condition. A worn bushing will cause the new CSP-shifter not to work properly.
- If necessary we offer a replacement item under part number 701 259 111A. Check the shift socket for any damage or excess-

- Beim Abheben des Schalthebels bleibt die Spiralfeder in der Regel am Schalthebel hängen, während die Rückwärtsgangplatte auf dem Rahmentunnel verbleibt (Fig 2). Diese Teile gehören zu dem originalen Schalthebel und müssen ebenfalls entfernt werden. Verstauen Sie diese Komponenten an einem sicheren Ort, um ggf. zu einem späteren Zeitpunkt eine Rückrüstung des Fahrzeugs vornehmen zu können.
- Reinigen Sie die Oberfläche des Rahmentunnels und die im Tunnel liegende Schaltstange mit Hilfe eines Putzlappens.

4. Voraussetzung

- Inspizieren Sie die Kunststoffbuchse der Schaltstangenführung, welche sich an der Innenseite des Rahmentunnels befindet. Stellen Sie sicher, dass sich diese Buchse in einem einwandfreien Zustand befindet. Sollte ein Austausch der Buchse erforderlich sein, so ist ein Ersatzteil unter der Num-

sive wear. Replace if necessary.

- Check the condition of your gearshift coupling on the nose cone of the gearbox, through the inspection hatch under the rear seat. If your vehicle still has the original coupling it may be very soft and worn, which will result in 'sloppy' gearchanges.

5. Installation

- Lube the inside bushing and shift rod socket with a good amount of quality grease.
- You are now ready to install the CSP-Shifter to the chassis tunnel, making sure there is no carpet or sound deadening material in the way. The CSP-shifter base needs to be mounted directly onto the reverse lockout plate, with no carpet trapped between.
- Place the reverse lockout plate on the chassis tunnel as shown in Fig 3.

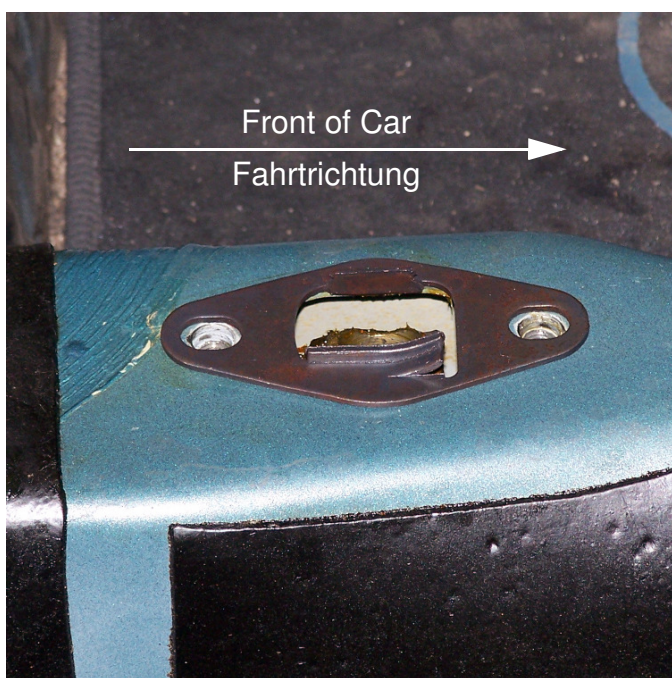


Fig 3

CAUTION: The CSP-shifter will only work properly when the lockout plate is in the correct position. Make sure you don't get this wrong.

- Reverse the leather shifter boot and pull it to the top of the shifter (Fig 5). This will get the boot "out the way" and you can access the shifter base without a problem.

mer 701 259 111A bei uns erhältlich.

- Prüfen Sie die Pfanne am Ende der Schaltstange auf eventuelle Beschädigungen oder Risse. Nur in sehr seltenen Fällen ist ein Austausch der Schaltstange erforderlich.

5. Montage

- Wenn der Zustand aller für die Montage relevanten Komponenten ohne Mängel ist, so kann mit dem Einbau des CSP-Schalthebels begonnen werden. Schmieren Sie die Kunststoffbuchse und die Pfanne der Schaltstange mit reichlich Haftpfet.
- Der CSP-Schalthebel muss plan auf dem Rahmentunnel aufliegen. Es dürfen sich keine Teppiche oder Dämmmaterialien zwischen den Anlageflächen befinden.
- Positionieren Sie die im Lieferumfang enthaltene Anschlagplatte wie in Fig 3 gezeigt.



Fig 4

ACHTUNG: Die Funktion des CSP-Schalthebels ist nur in der gezeigten Einbaulage der Anschlagplatte gewährleistet.

- Stülpen Sie den Schaltsack auf links, so dass die Innenseite nach Außen zeigt und schieben den Schaltsack ganz nach oben (Fig 5). Hierdurch haben Sie freien Zugriff

- At the shifter bottom, lube the ball with grease (Fig 4). Place the CSP-shifter on the reverse lockout plate and secure it in place using the supplied washers and M8x20 allen head bolts. Move the shifter base so that the mounting bolts are in a centre position. Torque the bolts slightly just to make sure the base won't move when you shift.

CAUTION: Do not start the engine yet!

- Try to engage gears. The reverse gear should only be engaged if the reverse lock is released. If you are not able to engage all gears the shifter base needs to be adjusted. See the following chart as a guide.

auf das Schalthebelunterteil. Schmieren sie die Schaltkugel mit Haftfett und setzen den CSP-Schalthebel auf den Rahmentunnel. Führen Sie dabei die Schaltkugel des Hebels in die Pfanne der Schaltstange.

- Fixieren Sie den CSP-Schalthebel mit den beiliegenden M8x20 Innensechskantschrauben und Unterlegscheiben.
- Ziehen Sie die Befestigungsschrauben nur leicht an.

WICHTIG: Starten Sie zu diesem Zeitpunkt noch NICHT den Motor!

- Versuchen Sie nun die Gänge 1 bis 4 mit leichtem Druck einzulegen. Wenn dieses nicht oder nur bedingt möglich ist, muss der Grundkörper des Schalthebels ausgerichtet werden. Tabelle 1 zeigt die möglichen Veränderungen, die durch das Positionieren des Grundkörpers erreicht werden.

Problem Problem	Solution Lösung
1st and 2nd gears won't engage <i>1. und 2. Gang lässt sich nicht einlegen</i>	shifter base needs to be moved to the right <i>Der Schalthebel muss weiter rechts montiert werden.</i>
1st and 3rd gear won't engage properly <i>1. und 3. Gang lässt sich nicht vollständig einlegen.</i>	move the shifter base to the front <i>Der Schalthebel muss weiter nach vorne montiert werden.</i>
2nd and 4th gear won't engage properly <i>2. und 4. Gang lässt sich nicht vollständig einlegen.</i>	move the shifter base to the rear <i>Der Schalthebel muss weiter nach hinten montiert werden.</i>
reverse gear can be engaged without pushing/pulling the reverse lock mechanism <i>Rückwärtsgang lässt sich einlegen, ohne dass die Rückwärtsgangssperre betätigt wird.</i>	the shifter base needs to be moved to the left <i>Der Schalthebel muss weiter nach links montiert werden.</i>

Tab. 1.

- When all forward gears can be engaged properly push/pull the reverse lock and shift to reverse. This is located at the stock position and should be engaged without any further shifter base adjustment.

NOTE: *It is normal for the shifter to initially feel tight in operation. This will start to free itself during regul*

- Now the shifter base can be torqued up to 22Nm (17 lbs/ft).
- Move the shifter boot to the bottom and rotate it to the correct position. Two seams should be at the front and two seams should be at the back of the shifter base.
- The bottom end of the shifter boot can now be pushed under the shifter base. It may be necessary to gently pull on the leather to get a proper fit of the boot.
- In case you got some grease or dirt on the outside of the shifter boot, it can carefully be removed with upholstery cleaner.

NOTE: *Avoid any intensive rubbing with an aggressive cleaner.*

- Wenn sich die Gänge 1 bis 4 problemlos einlegen lassen, betätigen Sie die Rückwärtsgangsperrung und legen den Rückwärtsgang ein. Dieser sollte sich ohne weitere Einstellung des Schalthebels an der serienmäßigen Position befinden.

ANMERKUNG: *Eine eventuelle Schwergängigkeit des Schalthebels im Gelenk wird sich nach ein paar Tagen automatisch beheben.*

- Nachdem die Einstellung des CSP-Schalthebels erfolgt ist, können die Befestigungsschrauben des Schalthebels mit einem Drehmoment von 22Nm (17 lbs/ft) angezogen werden.
- Stülpen Sie nun den Leder-Schaltsack nach unten und drehen die Nähte in eine korrekte Position. Der untere Bund des Schaltsacks kann jetzt unter leichtem Zug unter die Grundplatte des Schalthebels gesteckt werden.
- Sofern Sie bei der Montage des CSP-Schalthebels die Schalthebelmanschette mit Fett verschmutzt haben, kann dieses mit ein wenig Waschbenzin rückstandsfrei entfernt werden.

WICHTIG: *Vermeiden Sie starkes Rubbeln oder Wischen mit aggressiven Reinigungsmitteln.*



Fig 5



Fig 6

- When your shifter is equipped with an aluminium T-handle, the handle can be positioned to suit your personal choice.
- a) T-handles with a side thumb button are held in place by a stainless steel lock nut at the button of the handle. Slacken the lock nut with a 19mm spanner, being careful not to scratch the stainless steel. Rotate the handle as required and secure it by tightening the nut again.

NOTE: *After repositioning the handle, test the operation of the thumb button. If the handle has been screwed down too far, the function of the thumb button could be restricted. If the button does not return to its original position after being pressed, rotate the handle two or three turns anti-clockwise and re-tighten the securing nut.*

- b) Shifters with a front mounted butterfly release mechanism are held in place by an allen screw that is located on the side of the T-handle. Slacken the screw with a 2.5mm allen key. Rotate the handle as required and secure it by tightening the screw again.

6. Maintenance

- The CSP-shifter is not free of maintenance.
- The bottom ball of the shifter should be cleaned and greased once a year. To do so it is necessary to remove the shifter from the chassis.
- Check the main joint in the middle of the shifter. This should be lubed frequently.
- The reverse lock-out mechanism, regardless of the shifter design, need to be lubed in regular intervals.
- The T-handle and butterfly handle are made out of billet aluminium, polished to a high finish. Polished aluminium does not have any kind of a protective coating and will therefore oxidize and dull over time. This oxidation can be removed by polishing with common polishing paste (for example Nevv-dull). Use a soft polishing rag, as a coarse rag will scratch the aluminium.
- The leather boot should be cleaned as re-

- Sofern Ihr Schalthebel mit einem T-Griffstück versehen ist, kann die Position des Griffstücks selbst eingestellt werden.
- a) Bei einem Schalthebel mit seitlichem Druckknopf muss dazu die unter dem Griffstück liegende Kontermutter mit einem 19mm Mausschlüssel gelöst werden. Drehen Sie anschließend das Griffstück in die gewünschte Position und fixieren diesen wieder durch das Anziehen der Kontermutter.

ACHTUNG: *Sollte das Griffstück bei dieser Einstellung zu weit auf die Schaltstange geschraubt werden, kann es zu Funktionsstörungen der Rückwärtsgangsperrung kommen. In diesem Fall bleibt der Druckknopf nach Betätigung im Griffstück stecken und kann nur manuell wieder herausgezogen werden. Tritt dieser Fall ein, so muss das Griffstück ein oder zwei Umdrehungen nach oben gedreht werden.*

- b) Bei einem Schalthebel mit vorderer Zug-Rückwärtsgangsperrung muss die im Griffstück positionierte Klemmschraube gelöst werden. Diese Klemmschraube, die sich seitlich am Griffstück befindet, kann mit Hilfe eines 2,5mm Inbusschlüssels gelöst werden. Positionieren Sie das Griffstück und fixieren Sie diesen in der gewünschten Position durch das Festziehen der Klemmschraube.

6. Wartung

- Ein CSP-Schalthebel ist grundsätzlich nicht wartungsfrei.
- Die Kugelpfanne der Schaltstange unter dem Schalthebel sollte einmal im Jahr gereinigt und neu geschmiert werden.
- Überprüfen Sie das Kugelgelenk in der Mitte des Schalthebels. Gegebenfalls sollte dieses mit geschmiert werden.
- Die Rückwärtsgangsperrung, egal bei welcher Bauweise des Schalthebels, sollte regelmäßig leicht eingeölt werden.
- Die T-Griffstücke des CSP-Schalthebels sind aus Aluminium hergestellt. Da die polierte Oberfläche nicht versiegelt ist, kann es zu Oxydation des Aluminiums kommen. Diese Oberflächenveränderung lässt sich mit einer handelsüblichen Aluminium-Poli-

quired. There are many quality leather cleaners and leather feeding products available on the market.

- tur mechanisch beseitigen. Gleiches gilt für den optional vorhanden Butterfly-Griff an der Vorderseite des Schalthebels.
- Verunreinigungen am Lederschaltsock lassen sich mit Waschbenzin entfernen.

For questions and information you can reach us at:

Custom & Speed Parts
Autoteile GmbH
Am Redder 3
22941 Bargteheide
Germany

info@csp-shop.de
Tel. +49 (0)4532 202622
Fax. +49 (0)4532 2860888

Opening hours: (CET)
Mo - Fr: 08.00 am - 06.00 pm
Sa: 10.00 am - 12.00 am

Für Fragen und Informationen erreichen Sie uns auf folgenden Wegen:

Custom & Speed Parts
Autoteile GmbH
Am Redder 3
22941 Bargteheide

info@csp-shop.de
Tel. +49 (0)4532 202622
Fax. +49 (0)4532 2860888

Öffnungszeiten:
Mo - Fr: 08.00 - 18.00 MEZ
Sa: 10.00 - 12.00 MEZ