

CSP

PRODUCTS

Oil Cooler Thermostat

Ölkühleranschluss mit Thermostat

Fitting Instructions

Montageanleitung



Features:

- minimises the warm-up time in the oil circuit
- oil cooling starts at 75°C oil temperature
- fail-safe design
- various fitting options with M18x1.5 or 3/8-NPT
- black anodised finish
- fitting for optional temperature sender
- fitting for optional temperature switch
- Made in Germany

Besonderheiten

- Minimiert die Warmlaufzeit im Ölkreislauf
- Ölkühlung erst ab 75°C Öltemperatur
- ausfallsichere Konstruktion
- diverse Anschlussmöglichkeiten mit M18x1,5 oder 3/8-NPT
- Oberfläche schwarz eloxiert
- optionale Öltemperaturmessung
- optionaler Öltemperaturschalter
- Made in Germany

1. Allgemein

NOTE: *To be eligible for a warranty claim, the delivered parts must be installed by a professional workshop.*

We recommend using this manual together with the applicable workshop manual for the respective car, to help with the installation.

- The oil cooler bypass with thermostat is a oil valve manufactured in Germany for controlling an external oil cooler for both Type-1 and Type-4 engines. The stock oil cooler fitted as standard is replaced by this oil cooler bypass. An internal thermostat reduces the warm-up time by only allowing oil to flow through the oil cooler from an oil temperature of 75°.
- The oil cooler bypass with thermostat can generally be used on all Type-1 and Type-4 engines in which the inlet and outlet for the original oil cooler has been made accessible by removing the standard oil cooler.
- The engine must be dismantled to the extent that the standard oil cooler can be removed and is also removed. Please use a repair manual for your engine for this purpose.
- The housing is equipped with four M18x1.5 or four 3/8-NPT threads. Various connections from our range can be used here as required.
For example:
 - straight hose connection 13 mm
 - straight hose connection 15 mm
 - banjo bolts
 - AN #08 adapter
 - AN #10 adapter

1. Allgemein

WICHTIG: *Zur Wahrung Ihrer Gewährleistungsansprüche müssen die von uns gelieferten Teile durch eine Fachwerkstatt montiert werden.*

Wir empfehlen, unsere Anleitung zusammen mit einem Reparaturhandbuch für das entsprechende Fahrzeug einzusetzen.

- Bei dem CSP Ölkühleranschluss mit Thermostat handelt es sich um ein in Deutschland gefertigtes Regelventil zur Ansteuerung eines externen Ölkühlers sowohl für Typ-1 als auch für Typ-4 Motoren. Der serienmäßig verbaute Ölkühler wird durch diesen Ölkühleranschluss mit Thermostat ersetzt. Ein Thermostat im inneren reduziert die Warmlaufzeit indem der Ölkühler erst ab 75° Öltemperatur durchströmt wird.
- Der Ölkühleranschluss mit Thermostat kann grundsätzlich bei allen Typ-1 und Typ-4 Motoren verwendet werden, bei denen durch den Wegbau des serienmäßigen Ölkühlers der Aus- und Eingang für das Motoröl zugänglich gemacht wurde.
- Der Motor muss soweit abgerüstet sein, dass der serienmäßige Ölkühler demontiert werden kann und auch demontiert ist. Dazu verwenden Sie bitte ein Reparaturhandbuch für Ihr Fahrzeug.
- Das Gehäuse ist mit vier M18x1,5 oder vier 3/8-NPT Anschlüssen ausgestattet. Hier können je nach Bedarf diverse Anschlüsse aus unserem Sortiment verwendet werden. Zum Beispiel:
 - gerader Schlauchanschluss 13 mm
 - gerader Schlauchanschluss 15 mm
 - Hohlschraube mit Ringöse
 - Einschraubadapter #08
 - Einschraubadapter #10

NOTE: *It is also possible to use the Inlet and Outlet on the other side. Both lines do not have to be connected on just one side.*

CAUTION: *First get an overview of the space available on your engine before choosing where and how to connect your oil lines.*

- The housing also has an M14x1.5 connection thread with stainless steel plug (e.g. for a oil temperature sensor) and another M10x1 thread for a thermal switch, for example to control the fan of a oil cooler.
- The connections on the black anodised housing are laser-engraved, making it impossible to mix up the connections.
- There are 3 holes in the housing for fastening the thermostat to the engine block.
- As Type-1 engines have different mounting studs for the oil cooler, we supply a universal mounting kit that can be used on engines with either M6 or M8 studs.

WICHTIG: *Es ist auch möglich den Zulauf und Rücklauf auf der jeweils anderen Seite zu nutzen. Es müssen nicht beide Leitungen auf nur einer Seite angeschlossen sein.*

ACHTUNG: *Verschaffen Sie sich erst einen Überblick über ihre Platzverhältnisse am Motor bevor sie auswählen, wo und wie Sie ihre Ölleitungen anschließen.*

- Zusätzlich befinden sich im Gehäuse ein Anschlussgewinde M14x1,5 mit Edelstahl-Stopfen (z. B. für Öltemperaturgeber) und ein weiteres M10x1 für einen Thermoschalter, um beispielsweise den Lüfter eines Ölkühlers zu steuern.
- Die Anschlüsse an dem schwarz eloxierten Gehäuse sind lasergraviert, und eine Verwechslung der Anschlüsse ist somit ausgeschlossen.
- In dem Gehäuse befinden sich 3 Bohrungen zur Befestigung des Thermostats am Motorblock.
- Da bei Typ-1 Motoren verschiedene Anschlussgrößen des Ölkühlers vorhanden sind, liefern wir einen universellen Anbausatz, der den Einsatz sowohl an Motoren mit M6 als auch mit M8 Befestigungsschrauben ermöglicht.

2. Parts and tools

Parts:

- 1x CSP Oil Cooler Bypass with Thermostat
- 2x pipe Plugs, M18x1.5 or 3/8-NPT
- 2x copper sealing ring 18x24x1.5 (only M18x1.5)
- 1x pipe plug with seal M14x1.5 (pre-assembled)
- 1x pipe plug with seal M10x1 (pre-assembled)

Type-1 motor mounting kit

- 2x allen head screw, DIN6912, M6x70
- 2x hex nut DIN985, M6
- 2x washer DIN125, M6
- 1x shank nut M6
- 1x het nut DIN934, M8
- 2x bushing
- 2x O-ring, Ø17x3.5

Type-4 motor mounting kit

- 2x allen head screw DIN6912, M6x55
- 1x allen head screw DIN6912, M6x30
- 1x bushing
- 2x O-ring, Ø17x3.5

Tools:

- 1x Allen key 5mm
- 1x Allen key 6mm
- 1x Allen key 8mm
- 1x Combination spanner 10mm
- 1x Combination spanner 13mm
- 1x alley socket 5mm
- 1x alley socket 6mm
- 1x alley socket 8mm
- 1x socket 10mm
- 1x socket 13mm
- 1x torque wrench
- Cleaning cloth
- Lubricating oil

2. Teile und Werkzeug

Teile:

- 1x CSP Ölkühleranschluss m. Thermostat
- 2x Stopfen M18x1,5 oder 3/8-NPT
- 2x CU-Dichtring, 18x24x1,5 (bei M18x1,5)
- 1x Stopfen mit Dichtring M14x1,5 (vormontiert)
- 1x Stopfen mit Dichtring M10x1 (vormontiert)

Anbausatz Typ-1 Motor

- 2x Inbusschraube DIN6912, M6x70
- 2x Mutter DIN985, M6
- 2x Scheibe DIN125, M6
- 1x Schaftmutter M6
- 1x Mutter DIN934, M8
- 2x Buchse
- 2x O-Ring, Ø17x3,5

Anbausatz Typ-4 Motor

- 2x Schraube DIN6912, M6x55
- 1x Schraube DIN6912, M6x30
- 1x Buchse
- 2x O-Ring, Ø17x3,5

Werkzeug:

- 1x Innensechskantschlüssel 5mm
- 1x Innensechskantschlüssel 6mm
- 1x Innensechskantschlüssel 8mm
- 1x Ring-Maulschlüssel SW10
- 1x Ring-Maulschlüssel SW13
- 1x Nuss Innensechskant 5mm
- 1x Nuss Innensechskant 6mm
- 1x Nuss Innensechskant 8mm
- 1x Nuss SW10
- 1x Nuss SW13
- 1x Drehmomentschlüssel
- Putzlappen
- Schmieröl

3. Installation

- Clean the connection surface of the oil cooler on the engine housing.
- The oil cooler bypass with thermostat is attached at the same mounting points as the original oil cooler.
- Determine the diameter of the two holes and the stud of the oil cooler mounting flange.

3.1 M6 engine case

NOTE: *If the holes have a diameter of less than 8 mm and the stud has an M6 thread, the oil cooler bypass with thermostat must be installed without the bushings.*

- Place the two O-rings on the bottom holes on the oil cooler bypass with thermostat.
- Place the oil cooler connection with thermostat and the O-rings on the engine housing.
- Fasten the block thermostat to the stud bolt using the M6 shaft nut.
- Use the two M6x70 allen head bolts along with two washers and hex nuts to fasten the oil cooler connection with thermostat to the engine case.
- Tighten the screws or nuts crosswise in stages

NOTE: *The maximum torque of screws is 15 Nm (11 ft-lbs). The torque for the special M6 shaft nut should not exceed 10 Nm (7 ft-lbs).*

3. Montage

- Reinigen Sie die Anschlussfläche des Ölkühlers am Motorgehäuse.
- Der Ölkühleranschluss mit Thermostat wird in den selben Punkten befestigt wie der original Ölkühler.
- Stellen Sie fest, welchen Durchmesser die zwei Durchgangsbohrungen und der Stehbolzen der Ölkühlerbefestigung, am Motorgehäuse haben.

3.1 M6 Motorgehäuse

ANMERKUNG: *Wenn die Bohrungen einen Durchmesser kleiner 8mm haben und der Stehbolzen ein M6 Gewinde hat, gilt für diesen Motor die Befestigung an den Durchgangsbohrungen ohne Buchse.*

- Legen Sie die beiden O-Ringe auf die Ölbohrungen am Ölkühleranschluss mit Thermostat.
- Setzen Sie den Ölkühleranschluss mit Thermostat auf das Motorgehäuse auf.
- Befestigen Sie das Blockthermostat am Stehbolzen mit der M6 Schaftmutter.
- In beide Durchgangsbohrungen am Ölkühleranschluss mit Thermostat stecken Sie die zwei Schrauben M6x70 von oben durch, sichern diese jeweils mit Scheibe und selbstsichernder Mutter M6.
- Ziehen Sie die Schrauben bzw. Muttern, schrittweise über Kreuz an.

WICHTIG: *Das maximale Drehmoment der Schrauben beträgt 15 Nm. Das maximale Drehmoment der Mutter beträgt 10 Nm.*

3.2 M8 engine case

NOTE: *If the holes have a diameter greater than 8 mm and the stud has an M8 thread, the oil cooler bypass with thermostat motor must installed using the two bushings.*

- Check the fitment of the reduction sleeves in the engine case. You a set of pliers if they need to be pressed in.
- Place the two O-rings on the bottom holes on the oil cooler bypass with thermostat.
- Place the oil cooler connection with thermostat and the O-rings on the engine housing.
- Fasten the oil cooler bypass with thermostat to the stud bolt using the M8 hex nut.
- Use the two M6x70 allen head bolts along with two washers and hex nuts to fasten the oil cooler connection with thermostat to the engine case. Make sure the two reduction sleeves are well seated in the engine case.
- Tighten the screws or nuts crosswise in stages

NOTE: *The maximum torque of screws is 15 Nm (11 lt-lbs). The torque for the M6 hex nut should not exceed 20 Nm (15 ft-lbs).*

3.2 M8 Motorgehäuse

ANMERKUNG: *Wenn die Bohrungen einen Durchmesser größer 8mm haben und der Stehbolzen ein M8 Gewinde hat, gilt für diesen Motor die Befestigung an den Durchgangsbohrungen mit Buchse.*

- Prüfen Sie, ob die Reduzierhülsen in den Durchgangsbohrungen passen. Gegebenfalls müssen diese unter Zuhilfenahme einer Zange eingepreßt werden.
- Legen Sie die beiden O-Ringe auf die Ölbohrungen am Gehäusethermostat.
- Setzen Sie den Ölkühleranschluss mit Thermostat auf das Motorgehäuse auf.
- Befestigen Sie das Ölkühleranschluss mit Thermostat am Stehbolzen mit der M8 Sechskantmutter.
- In beide Durchgangsbohrungen am Ölkühleranschluss mit Thermostat stecken Sie die zwei Schrauben M6x70 von oben durch, sichern diese jeweils mit Scheibe und selbstsichernder Mutter M6. Stellen Sie dabei sicher, dass die Reduzierbuchsen korrekt in den Bohrungen des Motorgehäuse plaziert sind.
- Ziehen Sie die Schrauben bzw. Muttern, schrittweise über Kreuz an.

WICHTIG: *Das maximale Drehmoment der Schrauben beträgt 15 Nm. Das maximale Drehmoment der M8-Sechskantmutter beträgt 20 Nm.*

4. Connections

- Take your time and carefully decide the way you want to route your oil lines. Plug the remaining ports with the supplied pipe plugs.

CAUTION: Use a drop of lubricating oil on the threads when screwing in the two M18 screw plugs supplied.

NOTE: The oil connections can be made in either Dash #8 or #10 or metric as required. If metric fittings will be used, make sure you use matching copper sealing rings.

CAUTION: Note that the engine no longer has an oil cooler. Ensure sufficient oil cooling!

4. Anschlüsse

- Planen Sie die Führung der Ölleitungen und legen dabei fest, welche Anschlüsse sie an dem Ölkühleranschluss mit Thermostat verwenden. Verschliessen Sie die verbleibenden Anschlüsse mit den mitgelieferten Verschlussstopfen.

ACHTUNG: Verwenden Sie beim Einschrauben der zwei mitgelieferten M18 Verschlusschrauben gewindeseitig einen Tropfen Schmieröl.

WICHTIG: Die Öl-Gewinde-Anschlüsse können wahlweise in Dash #8 oder #10 oder ggf metrisch ausgeführt werden. Sofern die Anschlüsse metrisch ausgeführt werden, kommen passende Kupferdichtringe als Abdichtung zur Anwendung.

ACHTUNG: Beachten Sie, dass der Motor jetzt keinen Ölkühler mehr hat. Sorgen Sie für ausreichende Ölkühlung!



Mounting example motor type 1 with optional accessories

Anbaubeispiel Motor-Typ 1 mit optionalen Zubehör/

**For questions and further information
you can reach us at:**

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

**info@csp-shop.de
Tel. +49 (0)4532 23240
Fax. +49 (0)4532 22222**

**Our opening hours and telephone availability
can be found on our website: csp-shop.de**

**Für Fragen und Informationen erreichen Sie
uns auf folgenden Wegen:**

**Custom & Speed Parts
Autoteile GmbH
Am Redder 3
D-22941 Bargteheide**

**info@csp-shop.de
Tel. +49 (0)4532 23240
Fax. +49 (0)4532 22222**

**Unsere Öffnungszeiten sowie telefonische
Erreichbarkeit entnehmen sie bitte unserer
Webseite: csp-shop.de**

The latest version of this instructions
is available by using this QR-Code.



Eine aktuelle Version der Anleitung
finden sie mit Hilfe dieses QR-Code.