

# CSP

## PRODUCTS

### Shifter, T2

### *Schalthebel, Bus*

Fitting Instructions

Montageanleitung



#### **Features:**

- Suitable for VW Bus model year 1950 - 1979
- Left-hand or right-hand drive version
- Integrated gearshift travel shortening
- Leather gearshift bag
- manufactured using state-of-the-art CNC technology
- Designed, developed and manufactured in Germany

#### **Besonderheiten:**

- passend für VW Bus Baujahr 1950 - 1979
- Links- oder Rechtslenkerausführung
- integrierte Schaltwegverkürzung
- Leder-Schaltsack
- hergestellt mittels modernster CNC-Technologie
- designed, entwickelt und hergestellt in Deutschland

## 1. General

**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.

- These fitting instructions cover the installation of the CSP-shifter to the following models:
  - Buses 1950 - 1979

## 2. Parts and Tools

### Parts:

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

### Tools / Material:

1x	13 mm combination wrench
1x	6 mm allen key
1x	18 mm spanner
	cleaning rag
	grease

## 3. Preparation

- First of all the stock shifter needs to be removed. Unscrew the two M8 bolts with a 13 mm spanner (Fig 1). The original shifter can now be lifted up. The shifter bottom contains a large amount of grease. Make sure that you do not ruin your seat covers or interior carpet! Normally the spring will lift away with the shifter, but the reverse lockout plate may remain on the floor panel (Fig 2). The spring and lockout plate are not required for your new installation. A new lockout plate is supplied with the CSP-Shifter.

## 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.

- In dieser Montageanleitung ist der Einbau für folgende Modelle beschrieben:
  - Bus 1955 - 1979

## 2. Teile und Werkzeuge

### Teile:

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

### Werkzeuge

1x	Ring-Maulschlüssel SW13
1x	Inbusschlüssel, SW6
1x	18 mm Maulschlüssel
	Putzlappen
	Fett

## 3. Vorbereitung

- Zunächst muss der originale Schalthebel demontiert werden. Entfernen Sie dazu die beiden M8-Befestigungsschrauben mit einem 13er Schraubenschlüssel (Fig 1). Der Schalthebel kann anschließend nach oben abgehoben werden.
- Das Unterteil des Schalthebels ist mit einer großen Menge Schmierfett versehen. Achten Sie darauf, dass Sie die Sitzbezüge und den Innenraumteppich nicht beschmutzen.
- Beim Abheben des Schalthebels bleibt die Spiralfeder in der Regel am Schalthebel hängen, während die Rückwärtsgangplatte auf dem Rahmentunnel verbleibt (Fig 2).

- 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.



Fig. 1

- Clean the upper surface of the floor panel and the shift rod below with a cleaning rag. Also the shift rod bushing should be cleaned thoroughly.
- Store these components in a safe place so that you can retrofit the vehicle at a later date if necessary.

#### 4. Precondition

- Inspect the shift rod 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 items under part number:  
701 259 111A Bus 53-66  
711 182 211 Bus 74-79
- Check the shift socket for any damage or excessive wear. Replace if necessary. Check the condition of your gearshift coupling on the nose cone of the gearbox. If your vehicle still has the original coupling it may be very soft and worn, which will result in ‚sloppy‘ gearchanges.

Diese Teile gehören zu dem originalen Schalthebel und müssen ebenfalls entfernt werden.



Fig. 2

- 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 Bodenblechs und die unter dem Bodenblech liegende Schaltstange mit Hilfe eines Putzlappens.

#### 4. Voraussetzung

- Inspizieren Sie die Kunststoffbuchse der Schaltstangenführung, welche sich unter dem Bodenblech 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 folgenden Nummer bei uns erhältlich:
- 701 259 111A Bus 53-66
- 711 182 211 Bus 74-79
- Wenn Ihr Fahrzeug noch die original Verbindung hat, kann diese sehr weich und abgenutzt sein, was zu „unsauberen“ Schaltvorgängen führt.

## 5. Installation

- Lube the bushing and shift rod socket with a good amount of quality grease.
- You are now ready to install the CSP-Shifter to the floor pan, 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 floor panel as shown in 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 4). This will get the boot „out the way“ and you can access the shifter base without a problem.

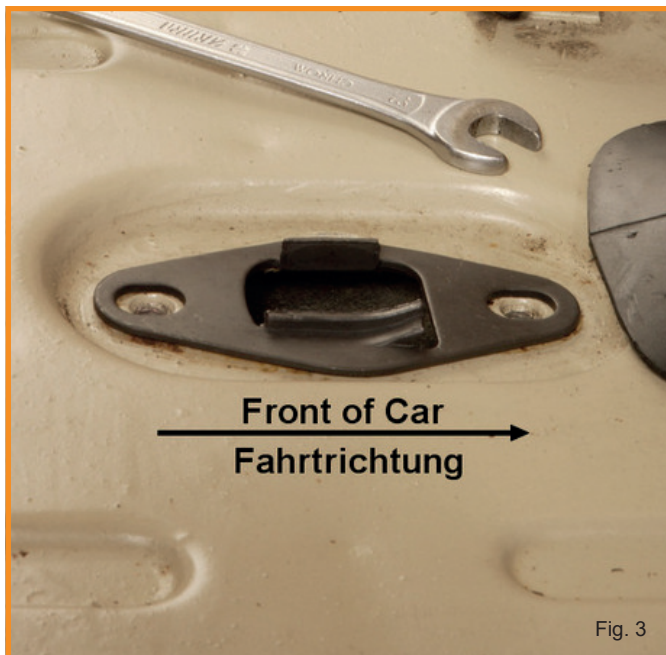


Fig. 3

- At the shifter bottom, lube the ball with grease (Fig 5). 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.

## 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 Haftfett.
- Der CSP-Schalthebel muss plan auf dem Bodenblech aufliegen. Es dürfen sich keine Teppiche oder Dämmmaterialien zwischen den Anlageflächen befinden.
- Positionieren Sie die im Lieferumfang enthaltene Anschlagplatte wie in Fig 3 gezeigt.

**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 4).



Fig. 4

Hierdurch haben Sie freien Zugriff auf das Schalthebelunterteil. Schmieren sie die Schaltkugel mit Haftfett (Fig 5) und setzen den CSP-Schalthebel auf das Bodenblech. Führen Sie dabei die Schaltkugel des Hebels in die Pfanne der Schaltstange.

- Fixieren Sie den CSP-Schalthebel mit den beiliegenden M8x20 Innensechskantschrauben und Unterlegscheiben.

- Torque the bolts slightly just to make sure the base won't move when you shift.

**CAUTION: Do not start the engine yet!**

- Now try to engage gears 1 to 4 with light pressure. If this is not possible or only possible to a limited extent, the shifter base needs to be adjusted.
- Table 1 shows the possible changes that can be achieved by positioning the shifter base



Fig. 5

- 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	Solution
Problem	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 Rückwärtsgangsperr 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.

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

**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) (Fig 6).
- 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 (Fig 7).
- In case you got some grease or dirt on the outside of the shifter boot, it can carefully be removed with upholstery cleaner.



Fig. 6

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

- The aluminium T-handle can be positioned to suit your personal choice.
- The T-handle is held in place by a stainless steel lock nut at the button of the handle. Slacken the lock nut with a 18 mm spanner (Fig 8), being careful not to scratch the stainless steel. Rotate the handle as required and secure it by tightening the nut again.

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

- Jetzt kann der Schaltsockel mit einem Drehmoment von 22 Nm angezogen werden (Abb. 6).
- Schieben Sie die Schaltmuffe nach unten und drehen Sie sie in die richtige Position. Zwei Nähte sollten sich vorne und zwei sollten sich hinten am Schaltsockel befinden.
- Stülpen Sie nun den Leder-Schaltsockel nach unten und drehen die Nähte in eine korrekte Position. Der untere Bund des Schaltsockels kann jetzt unter leichtem Zug unter die Grundplatte des Schalthebels gesteckt werden (Fig 7).



Fig. 7

- Sofern Sie bei der Montage des CSP-Schalthebels die Schalthebelmanschette mit Fett beschmutzt haben, kann dieses mit ein wenig Waschbenzin rückstandsfrei entfernt werden.

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

- Die Position des Griffstücks kann selbst eingestellt werden.
- Dazu muss die unter dem Griffstück liegende Kontermutter mit einem 18 mm Maulschlüssel (Fig 8) gelöst werden. Drehen Sie anschließend das Griffstück in die gewünschte Position und fixieren diesen wieder durch das Anziehen der Kontermutter.

**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 retighten the securing nut.

**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.



## 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 floor panel.
- Check the main joint in the middle of the shifter. This should be lubed frequently.
- The reverse lock-out mechanism need to be lubed in regular intervals.
- The T-handle is 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 Nevr-dull). Use a soft polishing rag, as a coarse rag will scratch the aluminium.
- The leather boot should be cleaned as required. There are many quality leather cleaners and leather feeding products available on the market.

## 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. Gegebenenfalls sollte dieses mit geschmiert werden.
- Die Rückwärtsgangsperrung sollte regelmäßig leicht eingeölt werden.
- Der T-Griff ist aus Billet-Aluminium gefertigt und auf Hochglanz poliert. Poliertes Aluminium hat keine Schutzschicht und wird daher mit der Zeit oxidieren und stumpf werden. Diese Oxidation lässt sich durch Polieren mit einer handelsüblichen Polierpaste (z. B. Nevr-dull) entfernen. Verwenden Sie ein weiches Poliertuch, da ein grobes Tuch das Aluminium zerkratzt.
- Der Lederschaltsockel sollte nach Bedarf gereinigt werden. Es gibt viele hochwertige Lederreiniger und Lederpflegemittel auf dem Markt.

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](http://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](http://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.