

# EINBAUANLEITUNG Golf III ARMATURENBRETT IN GOLF II

Ein paar Worte vorweg !!!

---

Hier ist sie, die heiß begehrte Anleitung zum Einbau eines Golf III Armaturenbrettes in den 2er Golf. Diese Anleitung wurde von Oliver S. erarbeitet. Meine Aufgabe war es "lediglich" seinen Entwurf unverfälscht ins Netz zu stellen.

Lob und Anerkennung evtl. auch Kritik (die aber sicherlich nicht aufkommen wird) bzw. Fragen gehen an ihn. Ihr findet in jedem Abschnitt der Einbauanleitung (ganz unten) einen Verweis, mit dessen Hilfe ihr dem OLI eine Mail schreiben könnt. Weil ich aus eigener Erfahrung weiß wie gut es tut Feedback zu bekommen, solltet ihr also nicht schüchtern sein und euch mal 1 Minute Zeit nehmen und ihm schreiben. Zum einen geht so was runter wie Öl. Zum anderen motiviert so was unheimlich. Vielleicht hat er ja noch die ein oder andere Idee (davon bin ich überzeugt) für eine Einbauanleitung und macht sich dann noch mal die Mühe (es ist verdammt viel Mühe, glaubt mir) und entwirft noch mal so 'n Teil für einen anderen Umbau.

Die Anleitung ist in gewohnt übersichtlichem Stil gehalten und sollte eigentlich keine Probleme bereiten. Weil die ganze Anleitung 1. sehr umfangreich ist und 2. auf der Werkbank bzw. neben dem umzubauenden Auto viel hilfreicher ist als auf dem PC, steht euch das ganze natürlich zum Download bereit. Nach erfolgtem Entpacken kann die Anleitung dann "offline" ausgedruckt werden.

An dieser Stelle möchte ich mich natürlich auch für den guten Job bei Oliver S. bedanken. Ohne ihn wäre diese Anleitung wohl kaum zustande gekommen. Solche Spezialitäten und "Exklusivitäten" tun der Homepage und deshalb auch mir sehr gut. Also noch mal: VIELEN DANK!

Lest euch bitte diese Einbauanleitung erst einmal sorgfältig durch bevor ihr euch entschließt diesen Umbau vorzunehmen! Der Einbau des Golf III Armaturenbrettes in den Golf II ist sehr Zeit, Geduld und Nerven raubend. Mit einfachem Ausbau des 2er und anschließendem Einbau des 3er Armaturenbrettes ist es nicht getan. Ihr müsst über Fähigkeiten wie schweißen, flexen, löten, etc. verfügen und einen allgemeinen technischen Verstand mitbringen. Diese Anleitung stellt keine Musterlösung dar. Sie ist nur die Beschreibung über den Einbau wie ich ihn vorgenommen habe. Jede Abweichung kann ein Erreichen des Zieles verhindern. Ich übernehme keinerlei Haftung für entstandene Schäden oder Verletzungen die während oder nach dem Umbau erfolgen. Es empfiehlt sich elektrische Außenspiegel und Fensterheber zu verbauen. Die Verstellknöpfe der mechanischen Spiegel stoßen am Armaturenbrett an, verstellen sich und hinterlassen hässliche Abdrücke. Die mechanischen Fensterkurbeln sind zu lang und stoßen beim drehen an den Ablagen an. Außerdem muss im Falle eines verbauten Käfigs dessen Länge dem etwas weiter in den Fahrzeugraum reichenden G3 Armaturenbretts angepasst werden. Bei meinem Wiechers Käfig waren das gute 5cm. Der Flankenschutz muss ebenso gekürzt werden.

Auf den nachfolgenden Seiten werden folgende Abkürzungen verwendet: G2Arm = Golf II Armaturenbrett, G3Arm = Golf III Armaturenbrett. Aus technischen Gründen (Sommerfahrzeug) habe ich diesen Einbau ohne weitere Verwendung der Heizung und dem entsprechenden Gebläsekasten vorgenommen. Sie beschränkt sich also nur auf den sauberen Einbau des Golf III Armaturenbrettes in einen Golf II und die vom TÜV vorgeschriebene Belüftung der Windschutzscheibe. Sollte dennoch jemand eine Heizung mitverbauen, würde ich mich über eine entsprechende Anleitung freuen und diese Nachtragen. Der Einbau des Armaturenbretts hat etwa 1 Woche gedauert und Materialkosten von ca. 500DM gefordert.

### Zum Umbau werden folgende Werkzeuge benötigt:

- Kreuzschraubendreher (versch. Größen)
- Schlitzschraubendreher (versch. Größen)
- Nietzange incl. Nieten
- Hammer
- Ratsche klein und groß
- Verlängerung
- 8ter, 10ner, 24ger Nuss
- 8ter, 10ner Ringschlüssel
- LötKolben
- Bohrmaschine
- Passender Bohrer für Nieten
- Flex mit Trennscheibe
- Stichsäge mit Metallsägeblatt
- Heißluftfön
- Heißklebepistole
- Spachtel (ca. 2-3cm breit)
- Schweißgerät
- Klebeband

### Folgende Teile müssen besorgt werden:

- Golf III Armaturenbrett aus GTI, VR6 Modellen (weiche Oberfläche) inkl. allen Schaltern, Gittern, Blenden, Handschuhfach, Ablagen, und Schaltkonsole
- Golf III Kombiinstrument inkl. Kabelbaum
- Blinker- und Scheibenwischhebel (mit oder ohne MFA) inkl. Lenkradverkleidung ohne Höhenverstellung
- Golf III Kabelbäume (Lenksäule, Zündschloss, Lichtschalter, Heckscheibenheizung, Zigarettenanzünder, Handschuhfachbeleuchtung, etc.)
- sämtliche Schrauben, die beim Armaturenbrett dabei sind
- Golf III Geber für Geschwindigkeitssignal am Getriebe
- Fühler für Außentemperatur
- 1x Spraydose schwarz matt
- 1x flexiblen Lüftungsschlauch ca. 60cm

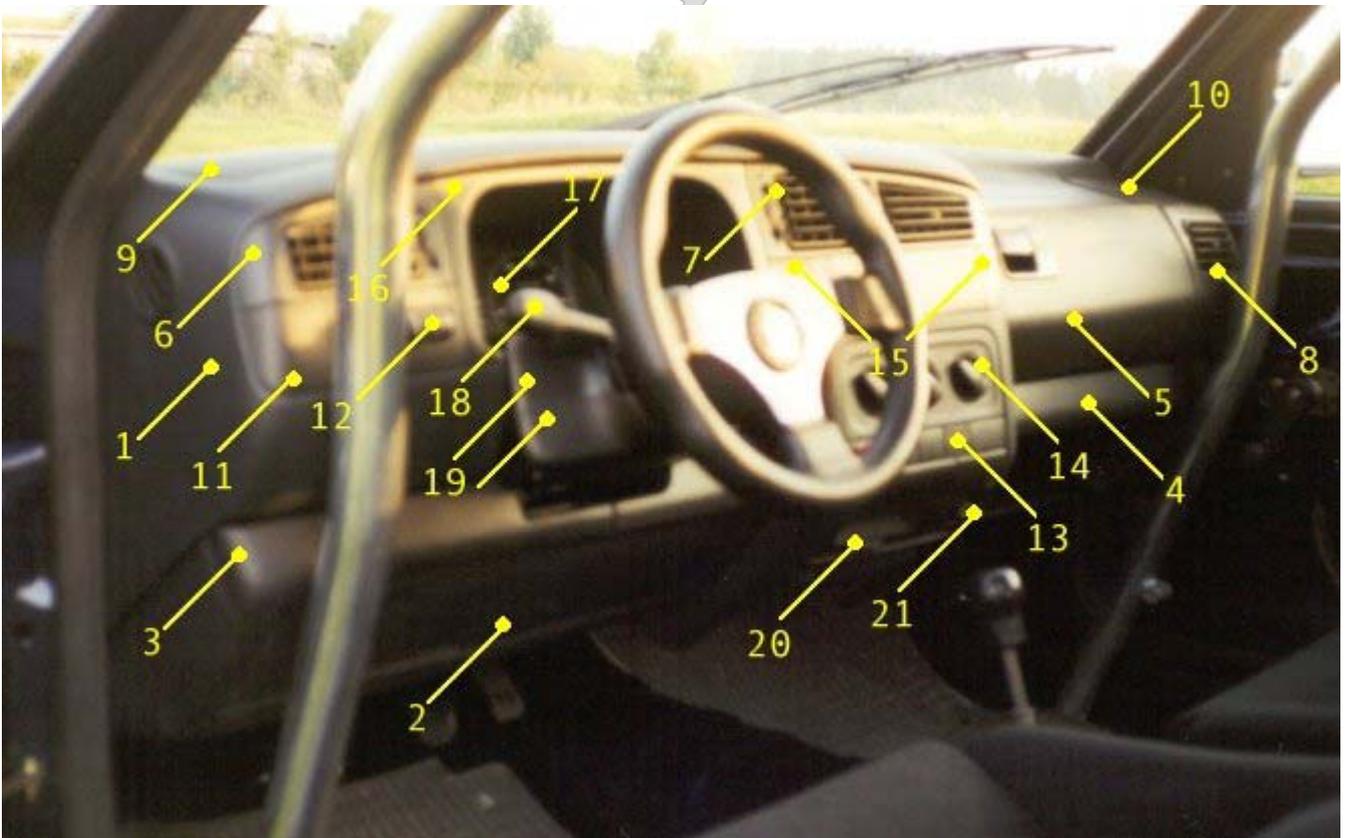
2x Blech ca. 12x12cm 1mm dick

1x Blech ca. 10x5cm 1-1,5mm dick

1x Blech ca. 40x8cm 1-1,5mm dick

## Auflistung der Golf III Armaturenbrett-Teile:

- 1 Golf III Armaturenbrett mit weicher Oberfläche (GTI, VR6 Modelle)
- 2 Ablage Fahrerseite mit Deckel für Sicherungskasten
- 3 Blende für Ablage Fahrerseite
- 4 Ablage Beifahrerseite
- 5 Handschuhfach mit Schloss und Öffnungsmechanik
- 6 Lüftungsgitter links
- 7 Lüftungsgitter Mitte
- 8 Lüftungsgitter rechts
- 9 Lautsprechergitter links
- 10 Lautsprechergitter rechts
- 11 Blende neben Lichtschalter
- 12 Schalter für Abblendlicht, Leuchtweitenregulierung, Nebelschlussleuchte, evtl. Nebelscheinwerfer
- 13 Schalter für Heckscheibenheizung, 2 große Blenden, 2 kleine Blenden
- 14 Schalter für Frischluftgebläse und Heizung
- 15 Blenden links und rechts neben Radioschacht
- 16 Blende für Schalttafeleinsatz
- 17 Schalttafeleinsatz
- 18 Hebel für Blinker, Wischer, Fernlicht, mit Warnblinkschalter, evtl. MFA
- 19 Blende für Lenkstockhalter oben und unten
- 20 Aschenbecher
- 21 Zigarettenanzünder, darüber liegende Blende für Diagnoseanschluss



nicht im Bild: Mittelkonsole mit Schaltknopf und Lederballg

## Golf II Armaturenbrett und Lenksäule ausbauen

---

Dies erfolgt wie bei der Corradoeinbauanleitung (Shadowdiver) auf [www.wolfsburg-edition.de](http://www.wolfsburg-edition.de)!

## Golf III Armaturenbrett zuschneiden

---

Da das Armaturenbrett des Golf III um etwa 4cm breiter als das des Golf II ist, muss es in der Breite entsprechend angepasst werden. Außerdem hat der Golf II einen anderen Radius der Windschutzscheibe. Es muss also auch hier geschnitten werden. Da das G3Arm praktischer Weise aus drei Schichten besteht, kann man auf sichtbare Schnittkanten weitgehend verzichten.

Schicht 1, Außenschicht, gibt die Struktur an

Schicht 2, Schaumstoffschicht, polstert die Schicht 1

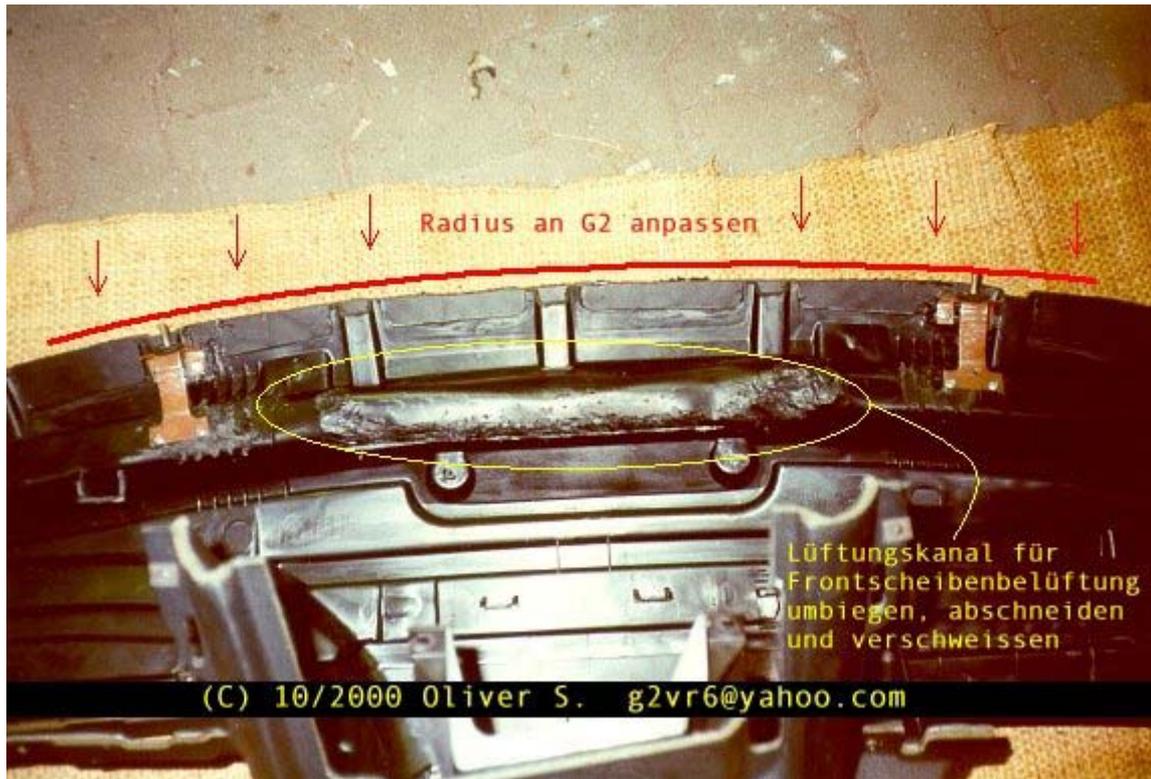
Schicht 3, ABS Plastikschicht, stabilisiert Schicht 1 und 2, gibt die Form an

Wenn also die Schicht 3 für die Form des Armaturenbrettes ausschlaggebend ist, muss diese am meisten bearbeitet werden(mein Gedanke).

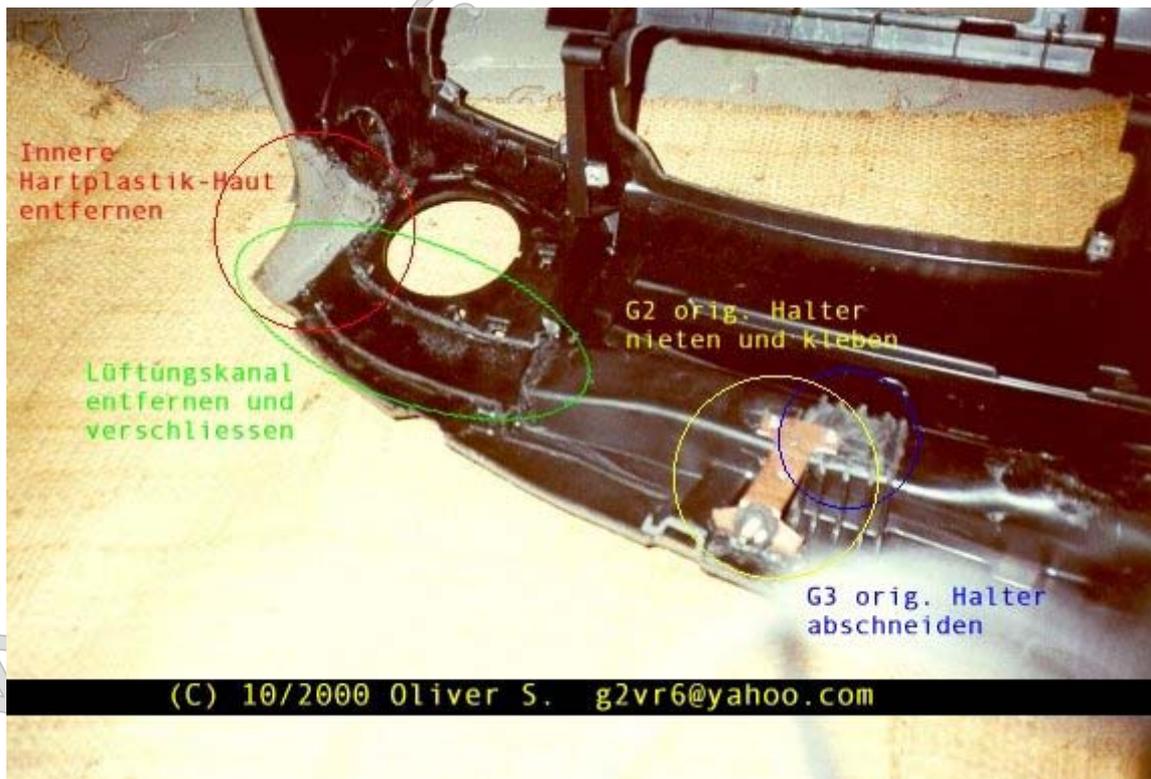
Bevor Ihr das erste mal das Armaturenbrett hinein haltet um zu sehen wie viel fehlt und wo geschnitten werden muss gleich mal vorweg: Ihr werdet dieses Teil 100 bis 1000 mal rein und raus bauen. Also nach dem 20ten mal nicht gleich verzweifeln, das es immer noch nicht passt! Außerdem gilt steht's der einzuhaltende Grundsatz: Immer erst schneiden, wenn man sich 100% sicher ist! Ein falscher Schnitt kann die gesamte Arbeit zu nichte machen.

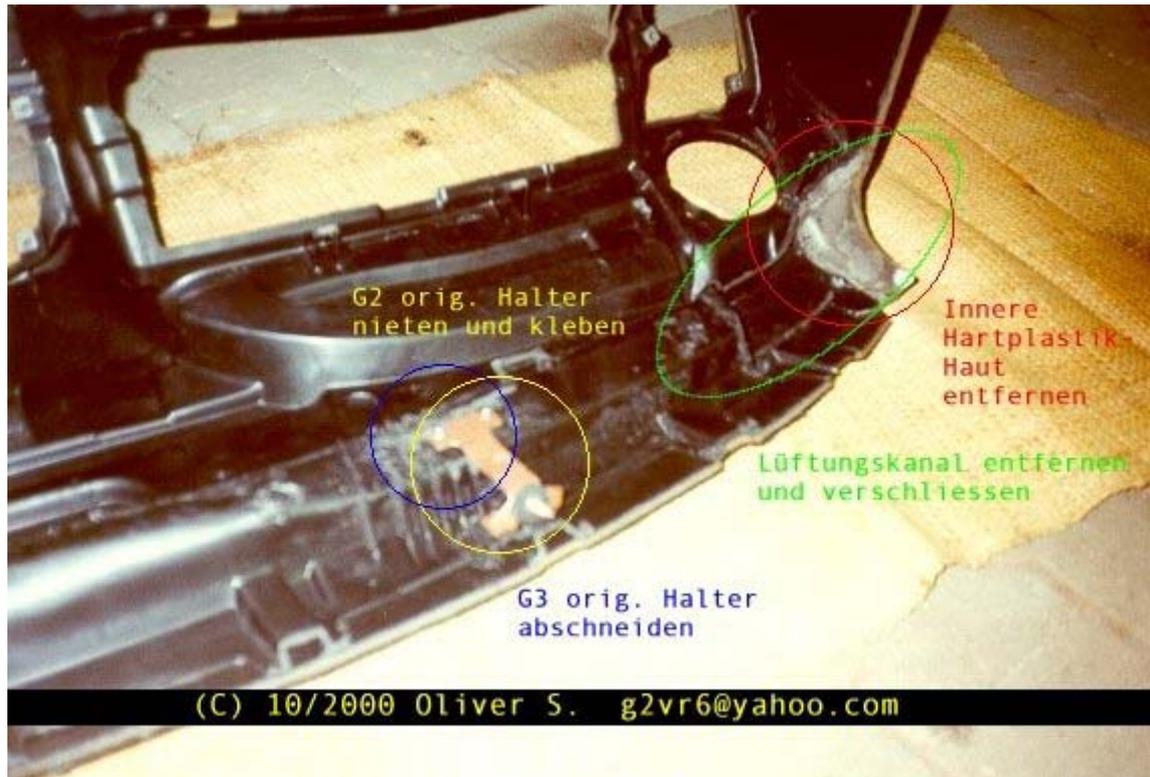
Um euch das ständige rein und raus zu erleichtern, empfehle ich sämtliche Blenden Gitter, Handschuhfach, etc. auszubauen und erst am Schluss wieder einzubauen. Nehmt nun das Armaturenbrett und legt es umgedreht auf einen sauberen und weichen Untergrund (z.B. Decke). Jetzt geht's auch gleich voll zur Sache. Entfernt sämtliche Lüftungsrohre, die sich auf der Rückseite befinden. Es dürfte nur noch das mit dem G3Arm verschweißte Rohr mit der großen Öffnung in der Mitte übrig bleiben. Entfernt auch die Rückwand, die sich hinter dem Cockpit befinden würde und für Kabelhalterungen zuständig ist (2 Nieten links und rechts). Die beiden Plastikhalter, die sich auf dem Rohr für Windschutzscheibenbelüftung befinden, werden mit der Flex weggeschnitten. Jetzt sieht das ganze schon etwas "leerer" aus. Das noch vorhandene offene Rohr muss nun verschlossen werden (Bei Verwendung von Heizung muss hier etwas anders umgebaut werden). Hierzu den Heißluftfön verwenden um das Plastik gut biegen zu können. Aber nicht zu lange draufhalten, sonst brennt's! Wenn das Stück Plastik herunter gebogen wurde, kann man leicht erkennen, wo das überstehende Stück abgeschnitten werden muss. Zum "verschweißen" des ABS Plastiks eignet sich der LötKolben und das bereits abgeschnittene Stück Plastik ideal. Man kann natürlich auch eine Heißklebepistole verwenden. Auf dem Bild unten seht ihr das Ergebnis(gelb).

Fortsetzung: **Golf III Armaturenbrett zuschneiden**



Wenn das Rohr nun verschlossen ist, geht's weiter mit dem Lötkolben nach außen. Das mit dem G3Arm verbundene Lüftungsrohr muss aus Platzgründen etwas verkürzt werden. Mit der Flex schneidet ihr ca. 10-15cm gemessen von der Aussenkante senkrecht in das Rohr, ohne die Haut des Armaturenbrettes zu verletzen. Der 2te Schnitt erfolgt sehr nah an der Aussenkante. Schneidet aber nicht alles weg, sonst kann man später von außen durch das Loch an der Seite etwas sehen. Die genaue Position könnt ihr aus den Bildern (grün) entnehmen.





Das Stück zwischen den beiden Schnitten links und rechts bruzzelt ihr euch mit dem LötKolben heraus. Jetzt ist zwar die Windschutzscheibenbelüftung wieder geöffnet, aber mit dem vielen Plastik, das ihr jetzt um euch herum habt, kein Problem zu verschließen. Der flexible Lüftungsschlauch wird dann durch ein später zu erstellendes Loch angeschlossen, um Fahrtwind und Gebläse auszunutzen. Nehmt also eines der jetzt überflüssigen ABS Plastik Teile, schneidet es so zu, dass es das Loch auf der Fahrerseite verschließt und "schweißt" oder klebt es hinein. Wiederholt das ganze für die Beifahrerseite. Den Schlauch für die Lüftung passen wir später an. Nun müsst ihr wieder den bewährten LötKolben zücken und die innere Plastikhaut bearbeiten. Hier gehört schon etwas mehr Fingerspitzengefühl dazu, aber ihr seid ja jetzt schon fit. Stecht mit dem LötKolben in das Plastik und achtet auf die Tiefe des Einstichs. Schmorrt so lauter kleine Löcher wie an einer Kette hängend in die Innenhaut. Mit der Spachtel fahrt ihr zwischen 2. und 3. Schicht und versucht diese vorsichtig voneinander zu lösen. Wenn dies nicht auf Anhieb klappt, bruzzelt erst mal ein kleineres Stück Plastik frei, um es mit der Spachtel wegzuhebeln. Die innere Haut ist sehr hart, das muss sie ja auch aus Stabilitätsgründen sein, also lasst euch für diese Arbeit die meiste Zeit, denn wer hier den Kolben zu tief in das Plastik sticht, hat später evtl. eine verkockelte Außenhaut. Die beiden Bilder oben zeigen wie viel und wo Plastik entfernt werden muss (rot).

Habt ihr links und rechts etwa soviel (eher weniger) weggenommen wie auf den Bildern zu sehen ist, kann ein erstes Einpassen vorgenommen werden. Wundert euch nicht, wieso das Armaturenbrett immer noch zu breit ist. Es passt sich euerem Golf II ganz von alleine an, wenn ihr es mit einer Hilfsperson an den bearbeiteten Kanten zusammendrückt und zwischen die A-Säulen schiebt. Drückt die komplette Seite nach innen, damit das ganze G3Arm hinter die Türgummis passt. Dies geht bei den ersten malen etwas streng, aber nach dem 3. oder 4. Einpassen lässt es sich leicht hinein und heraus heben. Jungfräulich eben. Wenn ihr das G3Arm soweit angepasst habt, kann es nun an den vorderen Schnitt gehen, um die Rundung anzupassen. Ich empfehle eine Schablone, die ihr euch leicht aus einem größeren Stück Karton anfertigen könnt. Legt den Karton auf den Boden, das G2Arm darauf und zeichnet die Kante zur Windschutzscheibe auf. Markiert auch die Mitte der Schablone! Nach anschließendem ausschneiden legt ihr die Schablone auf das G3Arm. Ihr werdet feststellen, dass nicht sehr viel abgeschnitten werden muss. Messt von der Mitte der G3Arm Kante soweit nach innen, dass die mittige Lüftungsausparung komplett weggeschnitten würde (etwa 3cm).

## Fortsetzung: Golf III Armaturenbrett zuschneiden

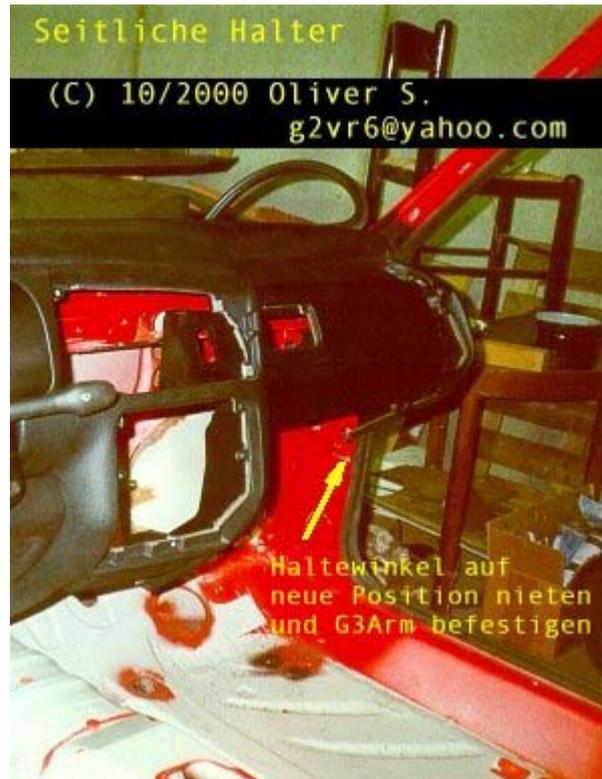
Legt die Schablone an der Aussparung mittig auf das G3Arm und zeichnet die Form auf. Die Markierung dürfte bei dem G3Arm bis fasst ganz an den Rand gehen (5-10cm links und rechts unbeschnitten). Um nicht beim ersten Versuch zu "verschneiden" empfiehlt es sich, erst mal mit einem Aufmass von 1cm zu schneiden. Verwendet hierzu die Stichsäge. Lieber 5 mal geschnitten und es passt, als beim ersten Schnitt alles verpatzt. Nach jedem Schnitt das Armaturenbrett einpassen und schauen, wie viel noch fehlt. Auf dem Bild ganz oben seht ihr wie es auszusehen hat (rot). Das Anpassen solange wiederholen, bis der Ausschnitt vorne passt, das Armaturenbrett sich vollständig hinter die A-Säule drücken lässt und links wie rechts keine Falten geworfen sind. Es sollte sich auch vollständig unter den Gummi der Windschutzscheibe stecken lassen um eine optimale Optik zu erzielen.

## Halter anfertigen

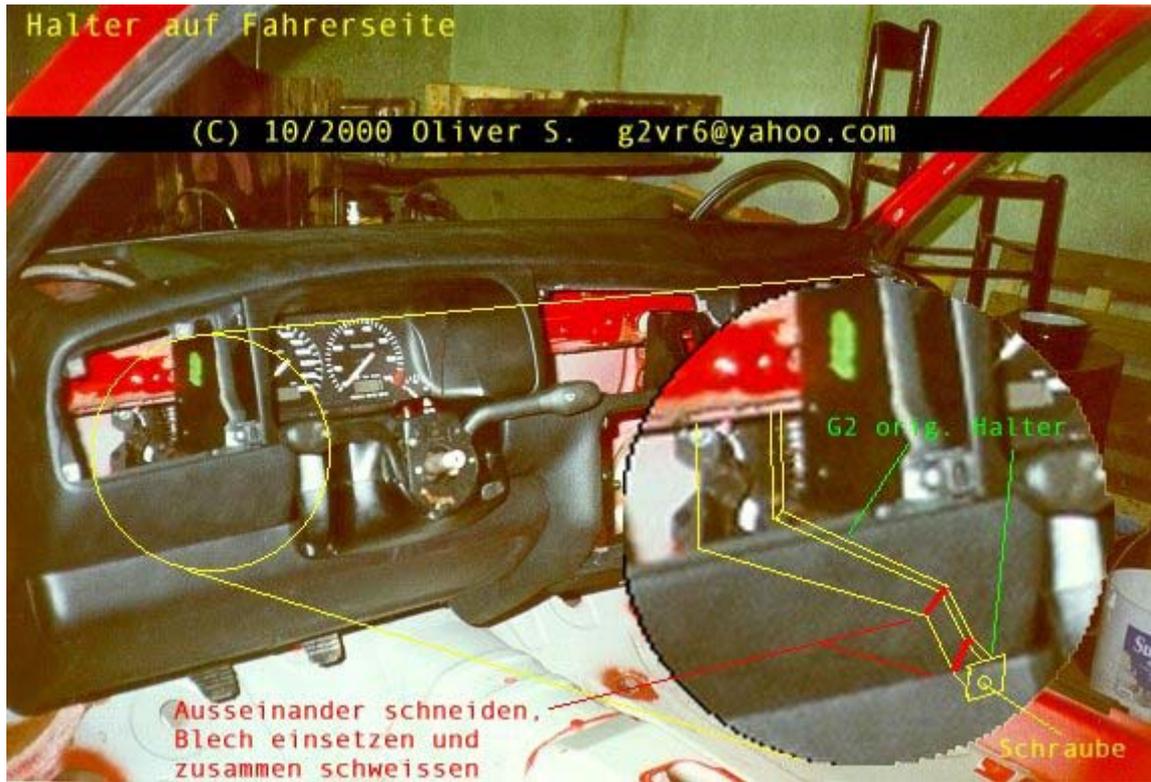
---

Da G3Arm und G2Arm von den Haltepunkten völlig unterschiedlich sind, müssen entsprechend neue Halter gebaut und an das G3Arm angebracht werden. Wenn ihr ursprünglich ein G2Arm mit weicher Oberfläche (GTI, GL, etc.) hab, könnt ihr die Windschutzscheibenhalter weiter verwenden. Bohrt hierzu die Nieten am G2Arm auf und entfernt die beiden Haltebleche mit Gewindezapfen. Schraubt die beiden Bleche vorne an der Windschutzscheibe zum Wasserkasten in die vorgesehenen Löcher und schiebt das G3Arm darüber. Nun müsst ihr euch ein bisschen verrenken und von unten genau die Position der Halterungen am G3Arm markieren. Ich habe dazu einen weißen Edding 751 verwendet. Wenn alles angezeichnet ist, wieder ausbauen, das G3Arm auf den Rücken legen, die Bleche auflegen und noch 2-3mm nach innen verschieben, um später vorne richtig auf Zug festmachen zu können. Soweit es möglich ist werden die Halterungen nun genietet. Das geht z.B. an den Erhöhungen, wenn der Halter dort genau drauf liegt. Wo schlecht genietet werden kann, weil man sonst durch die G3Arm Haut stoßen würde, wird das Plastik mit groben Schleifpapier aufgeraut und der Halter mit viel viel Heißkleber angeklebt. Wenn der Kleber in Ruhe auskühlen kann, hält das Bombenfest.

Schiebt das G3Arm wieder zwischen die A-Säulen und schiebt die Gewindebolzen vorne in der Wasserkasten. Schraubt nun die beiden 10ner Muttern drauf und schaut, ob auch wirklich alles gerade drin sitzt. Wenn ihr kein G2Arm vom GTI, GL, etc. mit weicher Haut und den entsprechenden Blechen habt, müsst ihr euch selbst einen Halter bauen. Liegt das G3Arm schön eng am Scheibengummi an und sieht vom Radius gut aus, wird nun die Höhe des Armaturenbretts fixiert. Schiebt das gesamte G3Arm links und rechts gleichmäßig so weit wie möglich nach oben. Dies ist zwingend notwendig, weil sonst später bei montierter Ablage im Fußraum das Schienbein beim Kuppeln am G3Arm anstößt! Wenn auf der Beifahrerseite das Lautsprechergitter nicht mehr passen sollte, kann dies im ausgebauten Zustand angepasst werden. Hierzu mit dem LötKolben das Plastik innerhalb des Gitters, an der Stelle wo es an der A-Säule anstößt, entfernen und das Gitterblech weiter nach innen bördeln (biegen). Die beiden Haltewinkel an den A-Säulen, an denen die Ablagen des G2Arm verschraubt waren, dienen um das G3Arm in der Höhe zu fixieren. Dazu muss aber deren Position neu angepasst werden. Bohrt die Nieten der Winkel auf, Schraubt sie an das G3Arm, markiert euch die Position der Winkel, bohrt neue Löcher und nietet die Winkel wieder fest.



Es ist nicht ganz einfach das Armaturenbrett nun an die Winkel zu schrauben, da es sehr steif und störrisch ist. Dies muss aber so sein, weil sonst später alles klappern würde. Wenn nun die beiden Winkel und die Befestigung an der Windschutzscheibe angebracht sind, sitzt das G3Arm schon ganz schön fest in seiner neuen Heimat, sollte es zumindest. Nun werden noch 2 zusätzliche Halter benötigt, um es gegen Druck von oben und vorne stabiler zu machen. Hierfür werden die G2Arm Haltestreben umgebaut. Der Halter auf der Fahrerseite links neben dem Lenkrad wird auseinander geschnitten und ein Stück Blech, das oben und unten den Massen entsprechend umgebördelt ist, eingeschweißt. Hierzu den auseinandergeschnittenen Halter an Karosse und eingebauten G3Arm schrauben, das Blech dazwischen halten, die Länge und vor allem den Winkel markieren und anschließend alles zusammenschweißen (außerhalb des Fahrzeugs, sonst brennt´s!).



Der Halter auf der Beifahrerseite wird auf die gleiche Weise umgebaut. Hier ist allerdings ein längeres Blech zu verwenden. Der Halter wird mit dem G3Arm an unterster Stelle verschraubt, dort wo auch später die Ablage befestigt wird.



Ablage, Handschuhfach und Schaltkulisse Bei der Befestigung sämtlicher Teile ist ein bisschen zu improvisieren. Da die im Golf3 original verbaute Verbindung zwischen den A-Säulen fehlt. Es müssen deshalb fehlende Haltepunkte durch neue ersetzt werden, oder fallen ganz weg. Sind nun alle Halter angepasst und das G3Arm eingeschraubt, können die Ablagen angepasst werden. Die Ablage der Fahrerseite wird mit nur 2 Schrauben befestigt, weil sie so sehr gut hält und außerdem durch Platzmangel schön geklemmt ist. Es muss allerdings ein Haltewinkel gebaut werden, da das original Blech zwischen den A-Säulen vom Golf3 nicht vorhanden ist. Ein Blechstreifen, ca. 6x2cm wird entsprechend gebogen und auf der linken Seite der Ablage festgenietet (dort wo später noch eine Blende drüber kommt). Schiebt also die Ablage an ihren Platz unter dem G3Arm und schaut euch die linke Seite mal gut an. Durch G3Arm und Halteblech wird ein kleines Loch gebohrt, um mit einer entsprechenden Blechschaube die Ablage zu fixieren. Die zweite Schraube wird dort, wo die Schaltkulisse später ihren Platz findet festgeschraubt. Auf Seite der A-Säule ist die Ablage nur verkeilt und hinter den Türgummi geschoben. Auch der Deckel für den Sicherungskasten ist mit etwas Geschick (von hinten gegen halten) eingerastet.

Auf der Beifahrerseite muss zunächst erst das Handschuhfach eingesetzt werden. Wundert euch nicht, wenn es sich etwas streng in das dafür vorgesehene Loch stecken lässt, nach fertigem Einbau funktioniert es wie im Golf 3. Da es aber mit hoher Wahrscheinlichkeit zu tief ist, muss es gekürzt werden. Messt aus um wie viel es zu lang ist und schneidet es hinten schön sauber und vor allem gerade ab. Ich musste es bis zu der Einbuchtung, die etwa 4cm weiter innen verläuft, abtrennen. Nehmt nun ein entsprechendes glattes schwarzes Stück Plastik, schneidet es auf die richtige Größe und klebt es von hinten mit Heißkleber an das Handschuhfach (ich habe aus dem Elektroinstallationsbereich eine graue Abdeckung genommen und schwarz matt lackiert. Wenn ihr sauber geschnitten habt, fällt es fast nicht auf, dass eine neue Rückwand eingezogen wurde.

Durch die fehlende Blechverbindung der A-Säulen, fehlen auch sämtliche Befestigungspunkte an der Unterseite. Auf die drei Löcher unter dem Handschuhfach schiebt ihr Blechzungen mit Gewinde und schraubt drei entsprechende Schrauben hinein. Oben werden die beiden originalen Golf3 Schrauben verwendet. Auch wenn das Fach unten noch nicht wackelfrei ist, spätestens nach Einbau der unteren Ablage wackelt nichts mehr. Die Beifahrerablage wird ähnlich der Fahrerablage eingebaut. Sie wird mit immerhin 3 Schrauben befestigt, allerdings nur an einem original Punkt. So wie auf der linken Seite der Fahrerablage, wird auf der rechten Seite der Beifahrerablage ein Halteblech zugeschnitten, fest genietet und nach bohren durch Blech und Armaturenbrett festgeschraubt. Dann wird die Ablage an den Halter, der schon das G3Arm stabilisiert geschraubt. Es wird als dritter Befestigungspunkt noch eine Verbindung zwischen Ablage und G3Arm benötigt, die zur Mittelkonsole auf Höhe der Luft- und Heizungsknöpfe geht.

Richtet die Ablage nun nach dem Spalt des Handschuhfaches aus, markiert die Position zum Schrauben und bohrt ein kleines Loch in G3Arm und Ablage. Eine etwa 3cm lange Blechschaube und eine entsprechende Blechzunge an der Ablage geben dem ganzen die noch nötige Stabilität. Die Schaltkulisse des Golf 3 passt nun, wenn ihr das Armaturenbrett richtig eingepasst habt, genau zwischen Mittelunnel und Armaturenbrett. Richtet sie nach dem Ausschnitt für den Ganghebel aus. Wenn das Armaturenbrett etwas zu tief sitzt, muss die Schaltkulisse vorne entsprechend gekürzt werden. Befestigt wird sie auf Fahrer- und Beifahrerseite mit Blechschauben und passenden Blechzungen, am Ganghebel mit einer Blechschaube, die in den Mittelunnel gedreht wird und am hinteren Teil ebenfalls eine Schraube in den Mittelunnel. Das Anpassen der Handbremshebelblende erfordert etwas Geduld. Sie wird in die Schaltkulisse gesteckt und am hinteren Ende mit einer Blechschaube im Mittelunnel fixiert.

## Gebläse

---

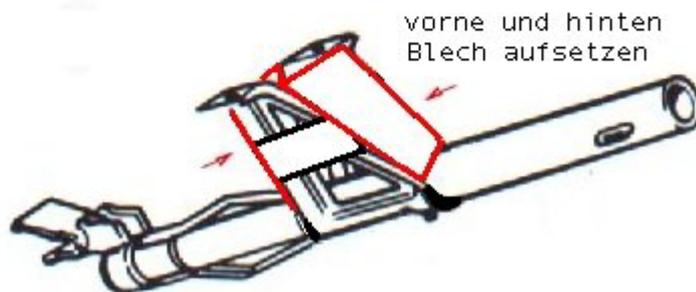
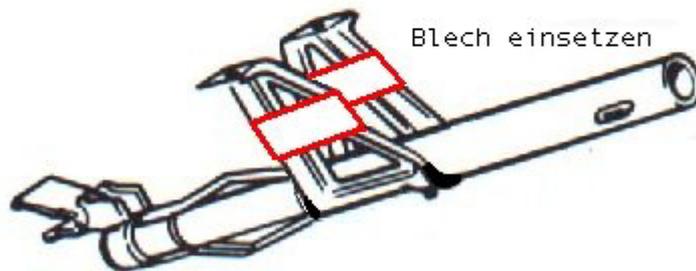
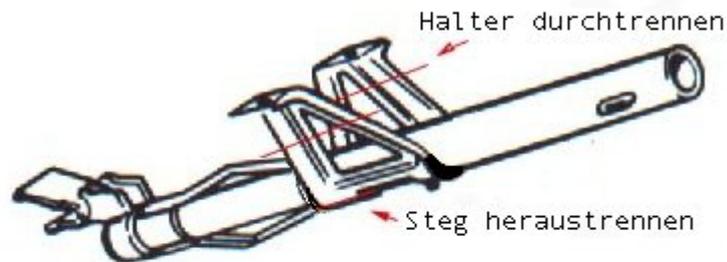
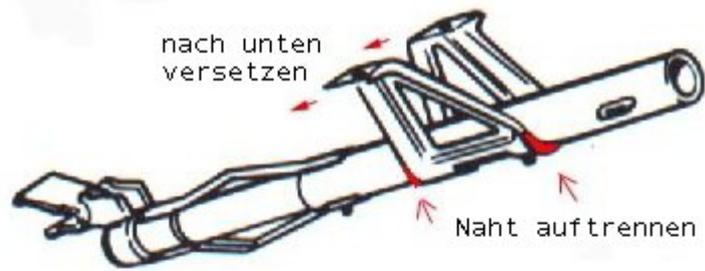
Der Wärmetauscher wird abgeklemmt und mit einem Rohrstück kurz geschlossen, damit der Motorkühlkreislauf nicht unterbrochen ist. Dabei auf austretende Kühlflüssigkeit achten. Die vom TÜV vorgeschriebene Windschutzscheibenbelüftung kann mit dem vorhandenen Golf2 Frischluftgebläse realisiert werden. Es wird nun der Gebläsekasten mit dem 3-stufigen Lüfter so bearbeitet, dass am Ausgang der flexible Schlauch drauf passt. Hierzu wird zunächst das viereckige Rohr des Gebläsekastens bis ca. 5-8cm vor dem Haltepunkt zur Spritzwand abgeschnitten.

An allen vier Ecken wird nun V-förmig so viel weggeschnitten, bis das Ende nach zusammendrücken der vier Seiten ungefähr den Durchmesser des flexiblen Schlauchs hat. Jetzt kommt wieder der LötKolben zum Einsatz. Die vier Kanten werden verschweißt (Abfallplastik dient als Kleber) und das flexible Rohr am Ende mit Heißkleber fixiert. Schraubt das Gebläse im Fahrzeug fest und schaut, wo der Schlauch am optimalsten an der Windschutzscheibenbelüftung angeschlossen werden kann. Ich habe den Schlauch auf der Beifahrerseite links neben dem selbst gebauten Armaturenbretthalter mit dem Lüftungsrohr verbunden. An entsprechender Stelle wird mit dem LötKolben ein ausreichend großes Loch gebruzzelt und der Schlauch mit Heißkleber befestigt.

## Lenksäule

---

Da der Ausschnitt der Lenksäule beim Golf III Armaturenbrett insgesamt etwas tiefer liegt als der des Golf II Armaturenbretts und auch das Cockpit nach hinten nicht genug Platz hat, muss der obere Halter des Lenkstockhalters umgebaut werden. Die Bearbeitung der Lenksäule erfolgt zunächst im ausgebauten Zustand. Der obere Halter der Lenksäule ist zweiteilig und mit 2 Schrauben verbunden, deren Köpfe von VW abgedreht worden sind. Diese Köpfe müsst Ihr abflexen um die Schrauben herauszubekommen. Schraubt den oberen Halter ab und legt ihn weg. Er wird nicht weiter verwendet. Die Lenksäule muss jetzt so umgebaut werden, dass sie an den unteren beiden Löchern mit der Karosserie befestigt werden kann. Im Ausgebauten Zustand die alte Schweißnaht zwischen der Säule und dem Halter auftrennen, die beiden Arme des Halters abtrennen und den Steg der zum Motorraum zeigt heraustrennen da er sonst später über der Sollbruchstelle der Säule hängen würde. Schneidet nun links und rechts die Arme des Halters ab. Diese müssen später entsprechend verlängert werden. Schiebt den restlichen Halter jetzt an der Säule entlang ganz nach unten.



Baut das Armaturenbrett ein. Steckt die Lenksäule unten bei der Pedalerie in ihre entsprechende Halterung. Montiert die Golf III Lenksäulenverkleidung auf das Golf II Zündschloss (die mit dem Loch für die Warnblinkanlage) und hebt die Säule nach oben (etwa 1cm zwischen G3Arm und Lenksäule). Da noch keine Blinker- und Wischerhebel verbaut sind ist darauf zu achten, dass die Verkleidung ordentlich auf dem Zündschloss sitzt! Ist die Lenksäule zu weit innen oder das G3Arm zu weit im Fahrzeug und passt die Lenksäulenverkleidung nicht vollständig auf das Zündschloss, muss die Seite zwischen G3Arm und Verkleidung etwas gekürzt werden. Das fällt später nicht auf! Bei mir hat es wegen 1mm nicht gepasst. Jetzt holt ihr euch am besten eine Hilfsperson, die einerseits die Lenksäule nach oben hält und zum anderen schaut, ob alles gerade ist. Wenn die richtige Position gefunden ist wird zuerst der Halter der an der Lenksäule nach unten verrutscht wurde wieder verschweißt (außerhalb des Fahrzeugs). Dabei nicht zu "heiß" schweißen und ausreichend abkühlen lassen. Nun hebt ihr die Lenksäule wieder in das Fahrzeug, richtet in aus und misst den Abstand zwischen am Fahrzeug bereits angeschraubten Halter und noch in der Luft hängender Lenksäule. Fertigt 2 entsprechende Bleche an und punktet sie zunächst fest (wieder außerhalb des Fahrzeugs).

## Fortsetzung: Lenksäule

Wenn der Halter nun so fest ist, das man ihn anschrauben könnte, versucht euer Glück und schraubt die Lenksäule an ihren Platz. Wenn alles noch nicht so 100% zu passen scheint, lieber die Schweißpunkte noch mal aufflexen und erneut anpassen. Sitzt das Zündschloss mittig und ist der Abstand zwischen Lenksäule und Armaturenblech etwa 1cm können die Bleche mit dicken Schweißnähten versehen werden. Bevor die beiden Bleche, die noch zur seitlichen Stabilisierung dienen sollen, aufgekuppelt werden können, muss unbedingt die Lenksäule ein letztes mal angepasst werden, da durch die Hitze beim Schweißen die Halter evtl. leicht zurechtgebogen werden müssen. Passt nun endgültig alles so wie es soll und lässt sich die Lenksäule ohne Probleme anschrauben, werden noch vorne und hinten am Halter Bleche aufgekuppelt, die einen sog. Kuhschwanz vermeiden. Wenn alles abgekühlt ist könnt ihr die Lenksäule schwarz lackieren und einbauen. Dabei nicht die Spiralfeder vergessen. Die Instrumententafel paßt jetzt auch richtig rein.



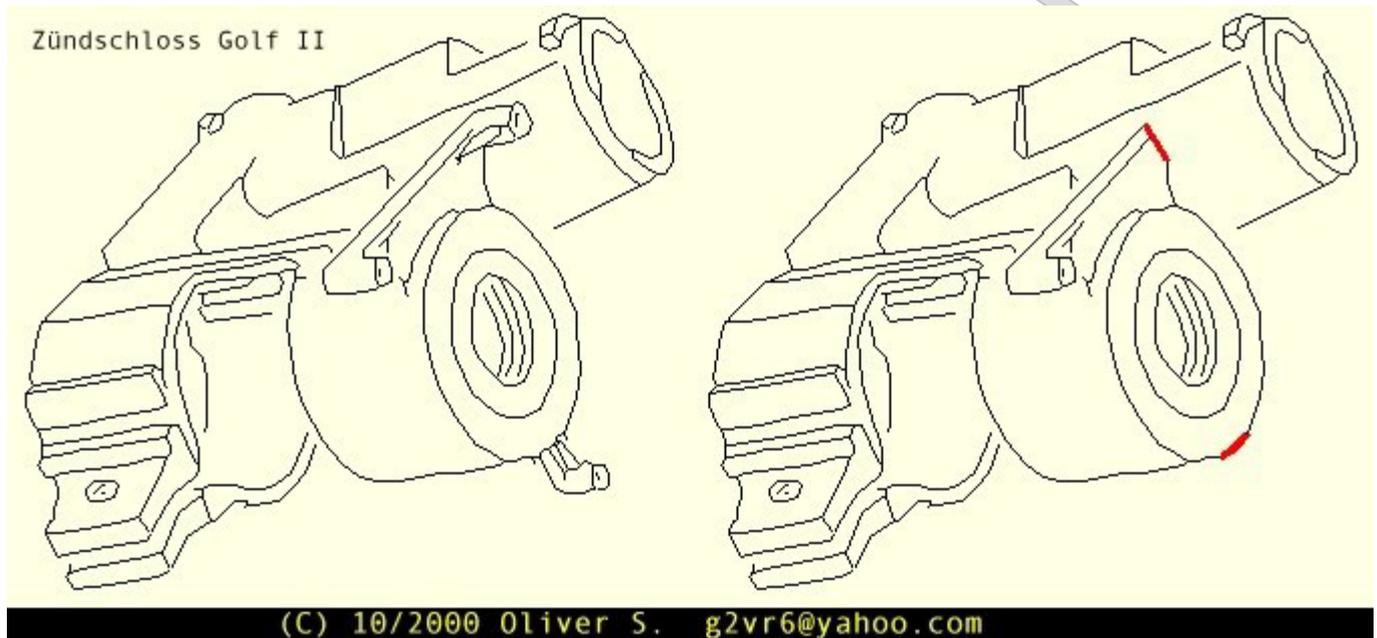
## Blinker- und Wischerhebel

Dies betrifft vor allem alle Golf 2 Modelle vor Baujahr 9/89. Bei Modellen nach 9/89 ist eine Umbaumaßnahme nicht erforderlich, da die Golf 3 Hebel bereits auf die Lenksäule des Golf 2 passen und somit nur getauscht werden müssen. Alle Golf 2 Modelle ('84 - '92): Die 3 Schrauben vorne lösen, das Hebelwerk ein Stück nach vorne ziehen und alle Stecker abziehen.

Golf 2 Modelle nach 9/89: Golf 3 Hebelwerk auf die Lenksäule schieben, alle Stecker in umgekehrter Reihenfolge wieder verbinden und die 3 Schrauben anziehen. Fertig.

## Fortsetzung: Blinker- und Wischerhebel

Golf 2 Modelle vor 9/89: Die 3 Befestigungspunkte der Golf III Hebel unterscheiden sich bis auf einen vollkommen von denen des Golf II. Es muss ein großer Teil des Zündschlosses unwiederherstellbar verändert werden, daher empfiehlt es sich diesen Umbau nur vorzunehmen, wenn ganz sicher später keine Golf II Hebel mehr verwendet werden sollen! Der Umbau der Hebel wird mit ausgebaute Lenksäule vorgenommen. Wenn man von vorne auf die 3 Haltepunkte schaut, wird nur der links oben weiter verwendet. Der rechts oben wird entsprechend abgeschnitten. kurz hinter dem Gewindestück wird gekürzt, aber so, dass noch ein kleiner Steg übrig bleibt, an dem später ein Adapter befestigt wird. Der untere Haltepunkt wird vollständig entfernt. Es muss der komplette Haltepunkt bis zur Rundung des Zündschlosses abgenommen werden.



Jetzt dürften sich die G3 Hebel schon ein Stück auf den Lenkstock schieben lassen. Gegebenenfalls nacharbeiten. Auch wenn die Hebel nun gut drauf passen gibt es immer noch einen Engpass mit den Steckern die nach hinten nicht genug Platz zum Zündschloss haben. Es muss der Haltepunkt, an dem das Zündschloss selbst befestigt ist, etwas abgeschliffen werden. Schiebt die Hebel mit eingeklinkten Steckern auf den Lenkstock. So könnt ihr gleich erkennen wo noch ein Stück zuviel ist. Durch das Loch links oben verwendet ihr die originale G2 Befestigungsschraube. Auf der rechten Seite eine dem Gewinde entsprechende Schraube (Ich glaube M2,6), nur 5-10mm länger (im gut sortierten Schraubenhandel). Biegt euch eine kleine Blechkralle mit entsprechendem Gewinde, um auch auf der rechten Hebelseite genug Stabilität zu erzielen. Die Blechkralle wird von hinten gegen den Steg auf der rechten Seite des Zündschlosses geschraubt. Sind Blinker- und Wischerhebel befestigt, kann zur Kontrolle noch das Lenkrad mit Nabe aufgesteckt werden. Der Schleifring darf nicht zu straff anliegen. Ist das Lenkrad freigängig und die Hebel fest, kann die Lenksäule endgültig an ihren Platz geschraubt werden.

Wenn alles noch nicht so 100% zu passen scheint, lieber die Schweißpunkte noch mal aufflexen und erneut anpassen. Sitzt das Zündschloss mittig und ist der Abstand zwischen Lenksäule und Armaturenbrett etwa 1cm können die Bleche mit dicken Schweißnähten versehen werden. Bevor die beiden Bleche, die noch zur seitlichen Stabilisierung dienen sollen, aufgepunktet werden können, muss unbedingt die Lenksäule ein letztes mal angepasst werden, da durch die Hitze beim Schweißen die Halter evtl. leicht zurechtgebogen werden müssen. Passt nun endgültig alles so wie es soll und lässt sich die Lenksäule ohne Probleme anschrauben, werden noch vorne und hinten am Halter Bleche aufgepunktet, die einen sog. Kuhschwanz vermeiden. Wenn alles abgekühlt ist könnt ihr die Lenksäule schwarz lackieren und einbauen. Dabei nicht die Spiralfeder vergessen. Die Instrumententafel passt jetzt auch richtig rein.

Am einfachsten wäre es in Verbindung mit einem Motorumbau z.B. auf VR6, die gesamte Bordelektronik auf Golf 3 umzurüsten. Da würden alle Kabel und Stecker passen und man müsste nicht aufwendige Lötarbeiten anfertigen. Aber da das auch sehr kostenaufwendig ist, beschreibe ich den Umbau mit vorhandener G2 Elektrik.

Hier muss wieder unterschieden werden ob ihr einen Golf mit neuem (Golf III Technik) oder alten Sicherungskasten habt. Modelle ab Baujahr 9/89 mit Warnblinklichtschalter auf der Lenksäule haben bereits einen neuen. Für die Modelle mit alten Sicherungskasten ist der Umbau der elektrischen Anlage etwas aufwendiger, aber machbar. Ich selbst habe den Umbau bei einem Modell '88 vorgenommen. Die aufwendigere Version des Umbaus.

Alle Golf 2 Modelle ('84 - '92):

Bei Verwendung des G3 Tachos müssen der mechanische Tachoantrieb und (bei MFA) der Außentemperaturfühler gegen die Geber des G3 inkl. Stecker getauscht werden. Wird der Außentemperaturfühler nicht gewechselt, wird's bitter kalt. Die MFA zeigt dann  $-40^{\circ}\text{C}$  an (Danke DirkG). Wenn ihr diese Teile nicht beim Schrotthändler bekommen solltet, hier sind die Teilenummern (Preise inkl. MwSt (Stand '99)):

### Geber für Geschwindigkeitssignal am Getriebe (Golf III):

Wegstreckensensor (3-polig) (4-Zylinder)	1H0 919 149 A	73,44 DM
Runddichtring (22x2)	N 903 541 01	0,88 DM
Flachkontaktgehäuse (3polig)	357 972 753	7,32 DM
Linsenschraube (Kombi) M7x1,25x13z3	N 090 173 3	2,16 DM
Halter, drehbar mit Kappe für Plombe (24mm)	701 957 845	10,08 DM

### Außentemperaturfühler (Golf III)

Außentemperaturfühler $-40^{\circ}\text{C}$ / $+40^{\circ}\text{C}$ (2-polig) grau	357 919 379 A	31,38 DM
Flachkontaktgehäuse Temperaturfühler (2-polig)	037 906 240	7,92 DM

Golf 2 Modelle ab 9/89:

Um die Stecker in der Relaisplatte ziehen zu können, muss die Arretierung auf der rechten Seite gelöst werden. Den Stift einfach um ca.3mm herausziehen.

- Der G2 Lenksäulenkabelbaum kann komplett übernommen werden und muss nicht gegen den des G3 getauscht werden: Steckplatz H1, H2, J Wischer-, Fernlicht-, Blinker-, Warnblinkerhebel, Zündschloss

Fortsetzung: **Elektrik I**

- Der G2 Lichtbaum muss komplett gegen den des G3 getauscht werden: Steckplatz R, P Abblend-, Stand-, Nebellicht, Leuchtweitenregulierung - Der G2 Instrumentenbaum wird gegen den des G3 ausgetauscht: Steckplatz U1,U2 Wassertemp., Benzin, Öldruck, Tacho, DZM, MFA, etc.

- Der G3 Armaturenbaum wird komplett übernommen Steckplatz Q, P Radio, Zigarettenanzünder, Diagnose, Handschuhfachbeleuchtung, Frischluftgebläse, Heckscheibenheizung etc.

Um das 3-stufige Frischluftgebläse des G2 mit dem 4-stufigen Schalter der G3 betreiben zu können, muss ein Teil des G2 Kabelbaumes weiter verwendet werden. Der Stecker für den G3 Schalter für Frischluftgebläse enthält 5 Leitungen und wird wie folgt mit den 4 Leitungen des G2 Baumes der zum Gebläse führt verlötet:

Stecker vom Schalter für Frischluftgebläse G3

<u>Funktion</u>	<u>Golf 3</u>	<u>Golf 2</u>
Kl. X	sw/ro 4,0	wird nicht umgebaut
Stufe 1	ge 2,5	ws 1,5
Stufe 2	ws/sw 2,5	ge/sw 1,5
Stufe 3	ge/sw 2,5	ge 1,5
Stufe 4 (wie Stufe 3)	ws 4,0	ge 1,5 (Leitung v. Stufe 3)

Wenn man die Leitungen der Farben nach verbindet, läuft die Steuerung des Gebläses in umgekehrter Reihenfolge! Also nicht gelb mit gelb, etc. Die Leitungen des G3 Kabelbaumes werden etwa 5-10cm hinter dem Stecker so abgezwickt, dass die Leitungen vom G2 noch lang genug ist um zum Gebläse zu kommen. Um später keine unerwünschten Kurzschlüsse zu verursachen, verwendet zur Isolierung Schrumpfschlauch, der in jedem Elektrohändler erhältlich ist. Der Geber für das Geschwindigkeitssignal wird anstelle der Tachowelle in das Getriebe geschraubt. Die Verkabelung erfolgt vom G3 Geber zum Zentralstecker der G2 Relaisplatte (Zentralstecker = ZE Stecker)

Stecker vom Geber für Geschwindigkeit

<u>Funktion</u>	<u>Golf 3</u>	<u>Golf 2</u>
Kl. 15 (Pin 1)	sw 0,5	sw - ZE-Stecker G1/4
Signal (Pin 2)	ws/bl 0,5	ws/bl - ZE-Stecker G1/11
Masse (Pin 3)	br/ws 1,0	br/ws - ZE-Stecker G1/5

Bei vorhandener MFA wird der Außentemperaturfühler des G2 gegen den das G3 getauscht. Hierzu wird der Stecker vom G3 zur Relaisplatte vom G2 verkabelt.

Stecker vom Außentemperaturfühler

<u>Funktion</u>	<u>Golf 3</u>	<u>Golf 2</u>
Masse (Pin 1)	br/ws 0,5	br/ws - ZE-Stecker G1/2
Signal (Pin 2)	ws/ro 0,5	ws/ro - ZE-Stecker G2/2

Abschließend Lautsprecher- und Anlagenkabel nicht vergessen.

## Anleitung für Kabelplan !

### Golf 2 Modelle vor 9/89:

Das Umlöten der G2 Kabelbäume auf G3 Stecker ist eine sehr zeitaufwendige Angelegenheit und fordert äußerste Konzentration. Ein falsch gelötetes Kabel kann unter Umständen großen Schaden anrichten! Ihr seid jetzt schon so weit gekommen, lasst euch nicht entmutigen. Bei diesem Umbau werden nur die Stecker des Golf 3 Kabelbaumes und etwa 5cm Leitung verwendet. Entsprechend werden vom G2 Kabelbaum die Stecker entfernt, Leitungen aus Kabelbäumen ausgewickelt und an anderer Position wieder eingewickelt (z.B. Warnblinkschalter, Nebelschlussleuchte, Handbremslicht, etc.).

Die zu lötenden Leitungen sind wie folgt beschrieben:

<u>G2 Elektrik</u>			<u>Funktion</u>	<u>G3 Elektrik</u>		
Stecker von	Stecker nach	Kabel-Farbe	----	Stecker von	Stecker nach	Kabel-Farbe

Dabei werden immer die Leitung vom "G2 Elektrik" Feld "Stecker nach" mit den Leitungen vom "G3 Elektrik" Feld "Stecker nach" verlötet. Im Feld Funktion steht die Bezeichnung der einzelnen Leitung. Die Bezeichnung der Felder "Stecker von" und "Stecker nach" ist je nachdem wo die Leitung hingehet unterschiedlich.

Beispiel:

<u>G2 Elektrik</u>			<u>Funktion</u>	<u>G3 Elektrik</u>		
ZE-Stecker	Cockpit	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Cockpit	Kabel-Farbe
U1/7	T28/1	bl/ws	Außentemperaturfühler (Masse)	T2a hinter ZE	T7/4	ws/bl
U2/5	T28/2	rt/ws	Kühlmittelmangelanzeige	B7	T7b/6	ge/rt

G3 Cockpitstecker T28 / Pin 1 mit der Leitung des G2 Cockpitsteckers T7 / Pin 4 verbinden.

G3 Cockpitstecker T28 / Pin 2 mit der Leitung des G2 Cockpitsteckers T7b / Pin 6 verbinden.

## Kabelbaum Lenksäule

### Kabelbaum Lenksäule

<u>G2 Elektrik</u>			<u>Funktion</u>	<u>G3 Elektrik</u>		
ZE-Stecker	Zündschloss	Kabel-Farbe	Zündschloss	ZE-Stecker	Zündschloss	Kabel-Farbe
			bleibt alles unverändert			

ZE-Stecker	Blinkerschalter	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Blinkerschalter	Kabel-Farbe
A7	R	sw/gn	Blinker rechts	H2/4	T7a/7	sw/gn
A20	L	sw/ws	Blinker links	H2/6	T7a/3	sw/ws
A10	49a	sw/gn/ws	Blinkrelais	H2/8	T7a/2	sw/ws/gn

Lichtschalter	Parklicht-schalter	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Parklicht-schalter	Kabel-Farbe
58R	PR	gr/rt	Parklicht rechts	H2/2	T7a/6	gr/rt
58L	PL	gr/sw	Parklicht links	H2/3	T7a/4	gr/sw
Zündschloss	P	gr	Zündschlossfreigabe	H2/5	T7a/5	gr

ZE-Stecker	Scheiben-wischschalter	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Scheiben-wischschalter	Kabel-Farbe
Masse	31	br	Klemme 31 (Masse)	H1/6	T4c/3	br
A2	53	gn	Wischermotor	J/5	T5c/3	gn
B9	53a	sw/gr	Wischermotor	J/7	T5c/2	sw/gr
A5	53b	gn/ge	Wischermotor	J/10	T5c/1	gn/ge
A6	53e	gn/sw	Wischermotor	J/9	T5c/4	gn/sw
A12	J	br/sw	Relais für Intervallautomatik	J/6	T5c/5	br/sw
A14	L	gn/ws	Waschwasser hinten	H1/9	T4c/1	gn/ws
A19	T	gn/rt	Waschwasser vorne	H1/8	T4c/2	gn/rt
L4	71	br/bl	Hupe	H2/1	T7a/1	br/bl

Fortsetzung: **Kabelbaum Lenksäule**

ZE-Stecker	Lichthupen-schalter	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Lichthupen-schalter	Kabel-Farbe
B13	30	rt/ge	Klemme 30 (+12V)		T5b/5	rt/ge
A9	56	ws/sw	Lichtschalter		T5b/3	ws/sw
B22	56a	ws	Abblendlicht aus		T5b/4	ws
A21	56b	ge	Fernlicht an		T5b/2	ge

### Kabelbaum Warnblinkschalter

### Kabelbaum Warnblinkschalter

Da sich der Schalter für die Warnblinkanlage beim G2 im Armaturenbrett befindet, beim G3 aber auf der Lenksäule sitzt, müssen alle Leitungen am G2 Stecker ausgewickelt und neu verlegt werden.

<u>G2 Elektrik</u>			<u>Funktion</u>	<u>G3 Elektrik</u>		
ZE-Stecker	Warnblink-schalter	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Warnblink-schalter	Kabel-Farbe
B28	30	rt/ws	Klemme 30 (+12V)			
A13	15	sw/bl	Klemme 15 (Zündung EIN)			
A18	49	ws	Warnblinkrelais			
A10	49a	sw/gn/ws	49a	Entfällt		
Masse	31	br	Klemme 31 (Masse)	Entfällt		
Leitungsstrang Schalter- beleuchtung	58b	gr/bl	Innenbeleuchtung	Entfällt		
A7	R	sw/gn	Blinker rechts	Entfällt		
A20	L	sw/ws	Blinker links	Entfällt		

## Kabelbaum Armaturenbrett

### Kabelbaum Armaturenbrett

G2 Elektrik			Funktion	G3 Elektrik		
ZE-Stecker	Frischluff-gebläse-schalter	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Frischluff-gebläse-schalter	Kabel-Farbe
A23	+	sw/rt	Plusverbindung	Q/2	2/+	sw/rt

Gebbläsemotor	Gebbläse-schalter	Kabel-Farbe		Gebbläsemotor	Gebbläse-schalter	Kabel-Farbe
1	I	Ws	Stufe 1	T4a/2	5	ge
2	II	ge/ws	Stufe 2	T4a/3	4	ws/sw
3	III	Ge	Stufe 3	T4a/1	3	ge/sw
Nicht vorhanden	mit Stufe 3 zusammenschliessen	Ge	Stufe 3 + Stufe 4	T4a/4	1	ws

ZE-Stecker	Lampe Gebläse	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Lampe Gebläse	Kabel-Farbe
Masse	31	gr/bl	Masse	Masse	1	gr/bl
Leitungsstrang Schalterbeleu.	58b	Br	Plusverbindung für Beleuchtung	58b	2	br

ZE-Stecker	Radio		bleibt unverändert	ZE-Stecker	Radio	
ZE-Stecker	Zigarettenanzünder	Kabel-Farbe		ZE-Stecker	Zigarettenanzünder	Kabel-Farbe
B11	+	gr/rt	Klemme 30 (+12V)	Q/5	2	rt/ws
Masse	31	Br	Klemme 31 (Masse)	Masse	1	br
Leitungsstrang Schalterbeleu.	58b	gr/bl	Plusverbindung für Beleuchtung	58b	3	gr/bl

Fortsetzung: **Kabelbaum Armaturenbrett**

ZE-Stecker	Heckscheiben- heizungs- schalter	Kabel- Farbe		ZE- Stecker	Heckscheiben- heizungs- schalter	Kabel- Farbe
A22	+	sw/ge	Plusverbindung	P/2	4/+	sw/ge
Masse	31	br	Klemme 31 (Masse)	P/5	2	br
B21	86	ws/gn	Heckscheibe	P/3	3	ws/gn
Leitungsstrang Schlaterbeleu.	58b	gr/bl	Plusverbindung für Beleuchtung	58b	3	gr/bl

ZE- Stecker	Handschuh- fachbeleu.	Kabel- Farbe		ZE- Stecker	Handschuh- fachbel.	Kabel- Farbe
A23	+	sw/rt	Plusverbindung	Q/4	1	sw/ge
Masse	-	br	Klemme 31 (Masse)	Masse	2	br

**Kabelbaum Beleuchtung**

**Kabelbaum Beleuchtung**

<b>G2 Elektrik</b>			<b>Funktion</b>	<b>G3 Elektrik</b>		
ZE-Stecker	Lichtschalter	Kabel- Farbe		ZE- Stecker	Lichtschalter	Kabel- Farbe
B23	30	rt	Klemme 30 (+12V)	R/5	11	rt/ge
Masse	31	br	Klemme 31 (Masse)	R/8	9	br
B10	X	sw/ge	Klemme X (Beleuchtung Schalter)	R/10	5	sw/ge
A24	58	gr/gn	Kennzeichenbeleuchtung	R/7	7	gr/gn
Leitungsstrang Schalter- beleuchtung	58b	gr/bl	Beleuchtung Instrumente	R/4	1	gr/bl
B26	58R	gr/sw	Scheinwerfer rechts	R/6	6	gr/sw
B27	58L	gr/rt	Scheinwerfer links	R/2	14	gr/rt
A9	56	ws/sw	Nebelscheinwerfer freischalten	R/9	2	ws/sw

Fortsetzung: **Kabelbaum Beleuchtung**

<b>ZE-Stecker</b>	<b>Nebellicht-schalter</b>	<b>Kabel-Farbe</b>		<b>ZE-Stecker</b>	<b>Nebellicht-schalter</b>	<b>Kabel-Farbe</b>
B20	83	gr/ge	Klemme X	P/4	4	gr/bl
B16	83a	ws/ge	Nebelscheinwerfer	P/1	13	gr/ge
B2	83b	ws/ge	Nebelschlußleuchte	P/6	12	gr/ws
Masse	31	br	Klemme 31 (Masse)	entfällt		
Leitungsstrang Schalter- beleuchtung	58b	gr/bl	Beleuchtung Instrumente	entfällt		

Anmerkung zum Schalter für Nebelbeleuchtung:

Da beim G3 die Schalter für Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchte im Lichtschalter integriert sind und sich beim G2 im Armaturenbrett neben dem Radioschacht befinden, müssen auch hier die Leitungen versetzt werden.

**Kabelbaum Kombiinstrument**

**Kabelbaum Kombiinstrument**

Da bei den Golf III Schaltplänen zwar eine Farbbezeichnung der Leitungen zum Kombiinstrument steht, in Wirklichkeit aber fast alle Leitungen weiss sind, lasst euch nicht davon verwirren und geht immer von der Steckerbezeichnung aus. Durch abzwicken des Kabelbinders am Cockpitstecker und herausziehen aus der Hülle, können leicht die Zahlen abgelesen werden.

<b><u>G2 Elektrik</u></b>			<b><u>Funktion</u></b>	<b><u>G3 Elektrik</u></b>		
<b>ZE-Stecker</b>	<b>Cockpit</b>	<b>Kabel-Farbe</b>		<b>ZE-Stecker</b>	<b>Cockpit</b>	<b>Kabel-Farbe</b>
T2a (hinter ZE)	T7/4	ws/bl	Außentemperaturfühler (Masse)	U1/7	T28/1	bl/ws
B7	T7b/6	ge/rt	Kühlmittelmangelanzeige	U2/5	T28/2	rt/ws
T1g	T7b/5	br	Klemme 31 (Masse)	U1/10	T28/2	rt/ws
zum Radio	Tc/2	ws	Geschwindigkeitssignal Ausgang	U2/2	T28/7	li
B15	T7a/4	ge	Öldruckschalter 1,8 bar	U1/3	T28/8	ge
A4	T7c/4	bl/sw	Öldruckschalter 0,3 bar	U1/5	T28/10	gn
B19	T7b/3	rt	Drehzahlmesser	U1/6	T28/11	rt
B12	T7b/3	rt	Klemme 30 (+12V)	U2/11	T28/11	rt
Lichtschalter 58b	T7/6	gr/bl	Klemme 58b (Beleuchtung)	U1/14	T28/12	gr

Zündschloß 15	T7c/7	sw	Klemme 15 (Zündung EIN)	U2/1	T28/13	sw
--	--	--	frei	--	T28/14	--
A16	T7a/5	bl	Generatorkontrollleuchte	U2/12	T28/16	bl
T1e	T7b/2	gn/sw	Öltemperaturgeber	U1/1	T28/17	sw/ws
			Handbremskontrollleuchte	U2/10	T28/18	br
T2a (hinter ZE)	T7/2	ws/rt	Aussentemperaturfühler (Signal)	U1/2	T28/19	li
B6	T7a/3	bl/gn	Vorglühkontrollleuchte	U1/8	T28/20	gn/ws
B3	T7/5	li/sw	Tankanzeige	U1/12	T28/21	bl
Blinkerschalter R oder ZE-Stecker	A20	sw/ws	Blinker links	T2c/1	T28/24	sw/gn
B7	T7b/6	ge/rt	Kühlmitteltemperaturanzeige	U2/9	T28/23	ge/rt
Blinkerschalter L oder ZE-Stecker	A7	sw/gn	Blinker rechts	T2c/1	T28/24	sw/gn
A28	T7/1	bl/ws	Fernlichtkontrollleuchte	U2/7	T28/25	bl/ws
G3 Geschwindigkeitsgeber	Pin 2	ws/bl	Geschwindigkeitssignal Eingang (vom Geber am Getriebe)	U1/11	T28/27	ws
--	--	--	frei	--	T28/28	--

**Multifunktionsanzeige mit G3 Hebel**

Ein vorhandener MFA Hebel muss direkt an den Kabelbaum des G3 Cockpits angeschlossen werden, ohne den Umweg über die Relaisplatte zu machen. Der Anschluss der Golf 3 Verbrauchsanzeige ist glaube ich nicht möglich. Wenn jemand eine Lösung hat, lasst es mich wissen!

<b>MFA Elektrik</b>			<b>Funktion</b>	<b>G3 Elektrik</b>		
<b>ZE-Stecker G3</b>	<b>G3 MFA Hebel</b>	<b>Kabel-Farbe</b>		<b>ZE-Stecker</b>	<b>Cockpit</b>	<b>Kabel-Farbe</b>
V/4	T4a/4	rtge/rt	MFA Speichertaste (Reset)	U2/14	T28/4	gr
V/2	T4a/1	blbr/ws	Klemme 31b (Elektronik-Masse für MFA)	U2/13	T28/5	br/ws
V/3	T4a/3	swbl/ge	MFA Speichertaste (Memory)	U2/8	T28/6	gr/ws
V/1	T4a/2	wsrt/ws	MFA Abruftaste (Mode 1+2)	U2/4	T28/15	sw
--	--	--	Verbrauchsanzeige (vom Steuergerät)	T1e	T28/26	li/ws

Noch ein TIP von DirkG

Wenn man den Golf 3 Drehzahlmesser an den Golf 2 anschließt braucht man ein sauberes Signal, sonst zappelt er eventuell.

Das Signal kann durch einen Tiefpassfilter geschickt werden z.B. 1k Widerstand, 220nF Kondensator und ein paar Dioden gegen Verpolung und zum Kappen von negativen Spitzen nach Masse.

## **Funktionstest**

---

### **Funktionstest**

Habt Ihr nun endlich alles verkabelt und sauber eingebaut kann die Batterie wieder angeklemt und sämtliche Schalter und Hebel durchprobiert werden.

Funktioniert alles und klappert nix!? Meinen Glückwunsch!

Trinkt für mich 'ne Flasche mit...

### **Schlusswort**

---

### **Schlusswort**

Abschließend möchte ich noch einmal erwähnen, dass alle Umbaumaßnahmen die ihr vorgenommen habt selbstverständlich von euch zu verantworten sind. Ich übernehme keine Verantwortung für Schäden oder Folgeschäden. Die hier veröffentlichte Einbauanleitung ist nur eine kleine Hilfe für all diejenigen die etwas besonderes haben wollen.

Solltet Ihr noch Fragen haben, dann mailt (g2vr6@yahoo.com) mir doch bitte. Ich versuche jede Frage zu beantworten. Ihr könnt mir aber auch einfach nur so mailen, wenn euch die Anleitung geholfen hat und mir ein paar Fotos von eurem Meisterwerk präsentieren wollt. Ich habe sehr lange an der Anleitung geschrieben und möchte schließlich auch wissen ob sich die Arbeit gelohnt hat.

Vielen Dank an:

Shadowdiver, der diese Anleitung auf seiner HP präsentiert und das alles ja erst möglich macht!

Dirk G., der mir immer wieder eine große Hilfe ist. Ohne Ihn wäre ich immer noch am Schaltpläne wälzen!

Alle, die mich ständig angem@ilt haben um endlich die fertige Anleitung zu bekommen!! Ohne diese große Nachfrage hätte ich mich nicht so ins Zeug gelegt.