

Hier werden alle Arbeiten auf der linken Seite gezeigt. Rechte Seite dann analog.

Endabdeckung entfernen

Das Ende des VX-Auspuffs ist mit einer an 4 Punkten aufgeschweißten Abdeckung versehen.



Die 4 Schweißpunkte müssen entfernt werden. Dazu die Punkte ankörnen und mit kleinem Bohrer (4mm) vorbohren.



Anschließend mit 10 mm Aufbohren. Die Tiefe erkennt man daran, dass zwischen den Metallschichten eine leicht verfärbte Trennlinie erkennbar ist



Leider heißt das noch nicht, dass sich die Abdeckung jetzt entfernen lässt – die Schweißverbindungen müssen mit dem Dremel und einem (mehreren) Schleifstiften ausgeweitet werden.

Dies ist sehr aufwendig und sollte auch recht vorsichtig erfolgen, da ein Loch in der Endplatte zu weiteren aufwendigen Arbeiten führt.

Alternativ kann man einen Schweißpunktbohrer kaufen (ca. 18 €) oder einen Bohrer sehr flach anschleifen. (deutlich billiger)



Da die Schweißpunkte recht hart sind, muss man den Bohrer hinterher sowieso neu schleifen.

Gut ausgebohrt sieht das dann so aus.



Die Endplatte kann nun mit vorsichtigem Hebeln (Schraubendreher) abgenommen werden.



Die Endplatte wird später noch benötigt.



Der alte (vergammelte) Einsatz kann nur entfernt werden, indem man den kompletten Rand durchtrennt. Also auch hier ankörnen und einen Kreis von möglichst eng beieinander liegender Bohrungen (4mm) um den Einsatz zaubern.

Nicht ärgern, dabei gehen immer einige Bohrer zu Bruch.



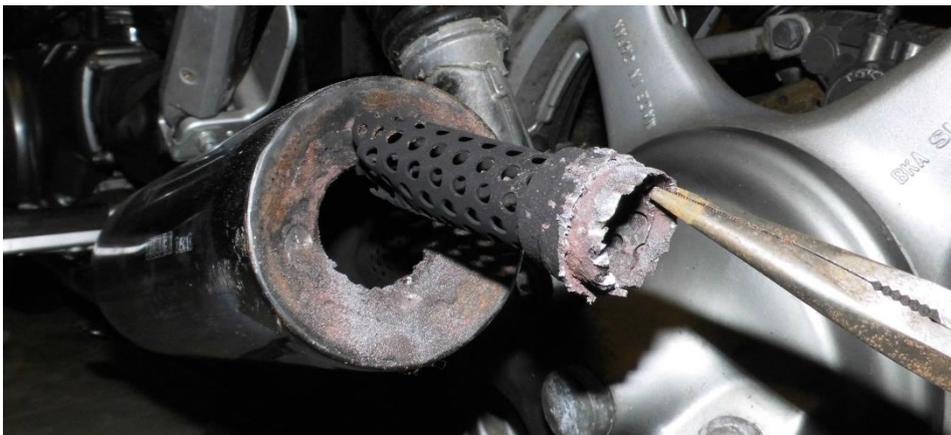
Die Stege zwischen den Bohrungen mit einer kleinen Feile durchfeilen – viel Spaß.



Gefühlte 15 Jahre später können die letzten 2 oder 3 Stege durch Biegen gebrochen werden.



Die Überreste des Einsatzes, original ist das nicht – der ursprüngliche Dämpfereinsatz ist ganz verschwunden und offenbar durch dieses Teil ersetzt worden. (Deshalb war meine VX auch so laut)



Das Innenleben ohne Einsatz. Im rechten Bild sieht man den Durchlass zur 3. Kammer :



Die Öffnung nun mit der Rundfeile so erweitern, dass das Käfer-Endrohr hindurchpasst.



Das Endrohr verkehrt herum reinstecken, um die genaue Länge zu markieren (mit einer Feile oder Stahlnadel anreißen).



Dort muss das Endrohr abgesägt werden. Das verbleibende Stück ist gar nicht mehr so lang.



Hier mal zur Probe eingesteckt – passt so.

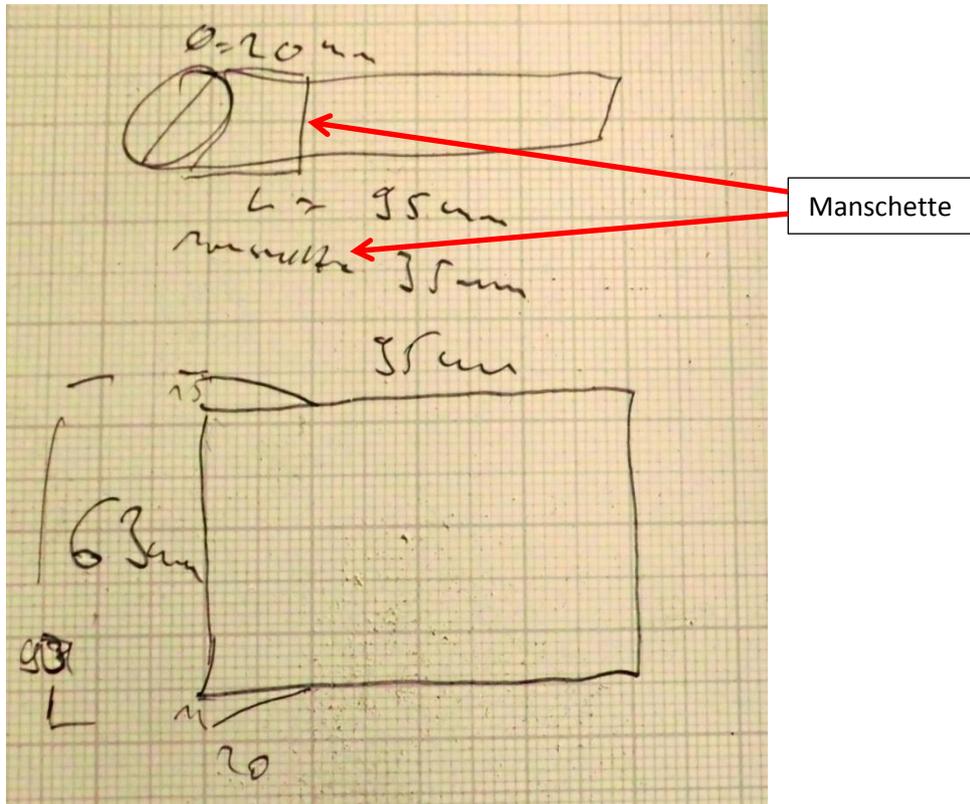


Damit das Innenleben des Endrohres nicht rumeiert, werden kurzerhand 4 Schweißpunkte gesetzt.

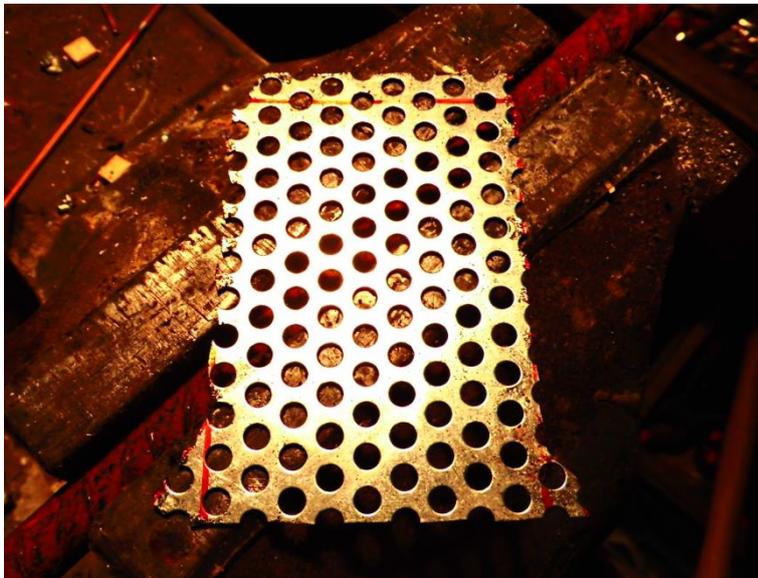


Nun könnte das Stück Endrohr eingeschoben und festgeschweißt werden. In den unteren Drehzahlbereichen ist die Lautstärke dadurch auch sehr schön gedämpft, aber oberhalb von 2.500 bis 3.000 Umdrehungen pro Minute fängt die gute VX damit an, einer Panigale Geräuschtechnisch Konkurrenz zu machen. Das passt einfach nicht zur VX und würde dem netten Herrn vom TÜV auch nicht gefallen.

Also muss noch ein DB-Eater her. Käuflich gibt es so etwas nicht mit dem nötigen kleinen Durchmesser. Wieder ist Selbermachen angesagt.



Tatsächlich ist das Teil 5mm länger geworden, damit ich es vorne durch Umbördeln verschließen konnte. Der DB-Eater entsteht aus verzinktem Lochblech.



Über einem Stück Moniereisen wird der DB-Eater in Form (Rohr) gebracht.



Das Hintere Ende wird aufgeweitet – deshalb auch die beiden Flügel.



So sieht das Ergebnis dann aus



Das aufgeweitete Ende hält den Einsatz im Endrohr fest.



Das Blech ist recht filigran und lässt sich nur schlecht schweißen, deshalb habe ich hier hartgelötet.



Das vordere Ende wird umgebördelt und ebenfalls mit Harlot fixiert.



Ein Band aus dünnem Blech dient zur Dämpfung der hohen Frequenzen. Auch das wird mit Hartlot fixiert.



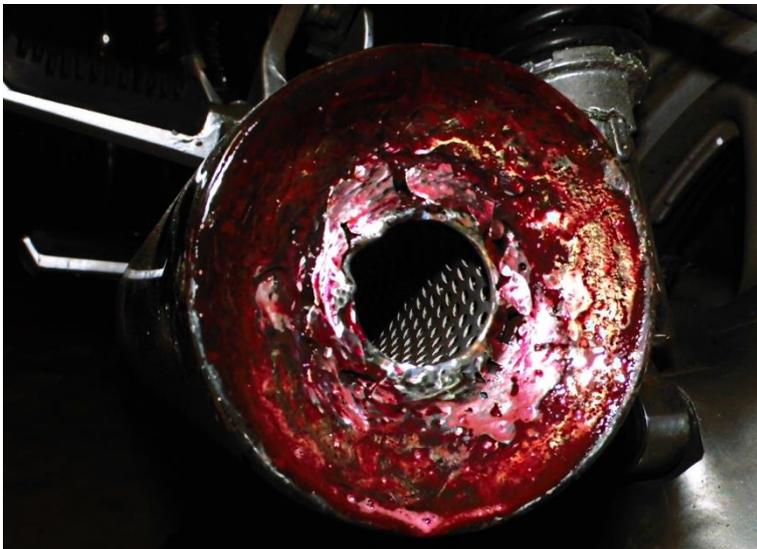
Die Flußmittelreste werden gründlich in Wasser abgewaschen und das Gebilde mit Auspufflack gegen Rost geschützt.



Jetzt kann das Endrohr im Auspuff festgeschweißt werden.



Ja, es sieht schrecklich aus und muss ordentlich mit dem Dremel nachbearbeitet werden. Das Endstück des Auspuffs noch mit Rostumwandler bearbeiten.



Das muss gut abgespült werden ! Den DB-Eater einsetzen und festschweißen - neues Arbeitsgebiet für den Dremel.



Das Endstück wird auch mit Auspufflack gegen Rost geschützt.



Nun noch die Endplatte wieder mit den 4 Schweißpunkten festgemacht, verputzt und wiederum Auspufflack.



Optisch muss hier vor dem Besuch beim TÜV unbedingt noch etwas gemacht werden – Akustisch funktioniert der Auspuff nun aber wieder richtig gut.

Das eingesetzte Käfer-Endrohr stellt den ursprünglichen Weg der Abgase wieder her. Es ist aus Edelstahl von Sebring (etwas größeren Durchlass als original-VW).

Ich habe die Schweißarbeiten mit einem einfachen (billigen) MIG-Gerät mit Edelstahldraht und Argon 4.6 durchgeführt. Mit einem WIG-Gerät hätte das sicher besser ausgesehen, auch muss ich zugeben, daß meine Schweißkünste auch nicht an professionelle Ansprüche heranreichen.