

{addthis off}

### **Motorkennung**

18 kW/24,5 PS - 22 kW/30 PS

Dieser Typ-1 Motor ist sehr einfach an dem am Motorgehäuse angegossenen Lichtmaschinenhalter, auf dem auch die Motornummer eingeschlagen ist, zu erkennen. Verwendet wurde er im Käfer/Karmann Ghia und im Bus sowie als Industriemotor.

Typ-1 25 kW/34 PS - 37 kW/50 PS

Der Typ-1 Motor ist vom Grundaufbau her immer gleich geblieben. Die gravierenden Änderungen sind: · ab Juni 59 Nockenwellenlager (vorher lief die Nockenwelle ohne Lager im Gehäuse), · ab 70 zwei Öldruckregelkolben, · ab 71 besitzen die Motoren ab 1300ccm ein größeres Lüfterrad und einen versetzten Ölkühler, der jetzt in einer Ausbuchtung im Gebläsekasten sitzt (im diesem Katalog Hundehütte genannt), · ab 93 werden Hydrostößel des Typ-4 Motors verbaut. Dieser Motor wurde im Käfer /Karmann Ghia, Kübel 70-80, Bus -79 sowie als Industriemotor verwendet. Die Motornummer ist unter dem Lichtmaschinenfuß eingeschlagen.

Kennbuchstaben

D 1200 ccm 25 kW/34 PS

F 1300 ccm 29 kW/40 PS

AB 1300 ccm 32 kW/44 PS

AR 1300 ccm 32 kW/44 PS

H 1500 ccm 32 kW/44 PS

AG 1600 ccm 32 kW/44 PS

ACD 1600 ccm 34 kW/46 PS

AL 1600 ccm 35 kW/48 PS

B 1600 ccm 35 kW/47 PS

AD 1600 ccm 37 kW/50 PS

AF 1600 ccm 37 kW/50 PS

AS 1600 ccm 37 kW/50 PS

Typ-3 Motor 33 kW/45 PS - 40 kW/54 PS

Typ-3 Motoren sind aufgebaut wie Typ-1 Motoren und unterscheiden sich nur durch die

Anbauteile. Das Gebläse liegt flach hinter dem Motor und der Ölkühler liegt flach auf dem Motor, daher auch der Ausdruck Flachmotor. Er wurde mit Einfach- oder Doppelvergasern sowie mit Einspritzanlage geliefert. Die Motornummer ist von oben neben der Gehäuse-Trennfuge eingeschlagen.

### Kennbuchstaben

ohne 1500 ccm 33 kW/45 PS

K 1500 ccm 33 kW/45 PS

T 1600 ccm 40 kW/54 PS

U 1600 ccm 40 kW/54 PS

### CT Motor

Der CT Motor ist im Aufbau wie ein Typ-1 Motor, sein Gebläse, das flach hinter dem Motor liegt, ähnelt stark dem Typ-3/Typ-4 Gebläse. Weitere Unterscheidungsmerkmale sind der am Motorblock angeflanschte Ölfilter sowie die sehr flach auf dem Motor liegende Ansaugbrücke mit einem stehenden Vergaser. Zudem ist dieser Motor mit Hydrostößeln ausgestattet, die dem Typ-4 Maß entsprechen. Er fand Verwendung im Bus von 80-85. Die Motornummer ist unter der Gehäuseentlüftung eingeschlagen.

### Kennbuchstaben

CT 1600 ccm 37 kW/50 PS

### Typ-4 Motor

Der Typ-4 Motor fand Verwendung im 411/412, Bus 72-83, Porsche 914/4 und Porsche 912E sowie als Industriemotor. Er wurde mit Doppelvergasern und Einspritzanlage geliefert, in der Industrieversion gab es auch Modelle mit einem Vergaser. Das Gebläse liegt flach hinter dem Motor. Die Motornummer ist unter dem Aufnahmeturm für die Gehäuseentlüftung eingeschlagen.

### Kennbuchstaben

V 1700 ccm 50 kW/68 PS

Z 1700 ccm 50 kW/68 PS

EB 1700 ccm 53 kW/72 PS

EA 1700 ccm 59 kW/80 PS

W 1700 ccm 59 kW/80 PS

CA 1700 ccm 49 kW/66 PS

AT 1800 ccm 55 kW/75 PS

EC 1800 ccm 56 kW/76 PS

AN 1800 ccm 63 kW/86 PS

AP 1800 ccm 50 kW/68 PS

GB 2000 ccm 74 kW/100 PS

CU 2000 ccm 51 kW/70 PS

CV 2000 ccm 51 kW/70 PS

GD 2000 ccm 51 kW/70 PS

GE 2000 ccm 51 kW/70 PS

CJ 2000 ccm 53 kW/70 PS

### WBX Motor

Den WBX Motor könnte man als wassergekühlten Typ-1 Motor bezeichnen, da sich beide im Aufbau sehr ähneln. Die Nockenwelle hat die gleiche Aufnahme wie die Typ-1 Nockenwelle und auch die Ölpumpe paßt vom Typ-1 Motor. Hydrostößel und Schwungrad sind wie beim Typ-4 Motor, Kipphebel und Ventildeckel entsprechen wieder der Typ-1 Technik. Auch das Lochbild für den Ansaugflansch ist wie beim Typ-1; der WBX Motor hat lediglich größere Kanäle. Der WBX Motor wurde als Vergaser- und Einspritzmotor geliefert. Die Motornummer befindet sich unter der Gehäuseentlüftung.

### Kennbuchstaben

DF 1900 ccm 44 kW/60 PS

DG 1900 ccm 57 kW/77 PS

DH 1900 ccm 60 kW/82 PS

GW 1900 ccm 66 kW/90 PS

SP 1900 ccm 54 kW/73 PS

DJ 2100 ccm 82 kW/112 PS

MV 2100 ccm 70 kW/95 PS

SR 2100 ccm 64 kW/87 PS

SS 2100 ccm 68 kW/93 PS