

1972

Schmidt & Söhne KG
Volkswagen und Auto Union
Vertragshändler
3103 Bergen / Celle



Genau genommen

Technische Daten für Arbeiten am Fahrzeug

TECHNISCHE DATEN FÜR DIE WERKSTATT-PRAXIS

Dieses Taschenbuch enthält übersichtlich und leicht auffindbar wichtige Maße und Einstellwerte. Daher gehört es in die Tasche eines jeden VW-Spezialisten – bitte nicht in irgendein Schubfach.

Beachten Sie beim Nachschlagen der verschiedenen Daten auch die Technischen Merkblätter, denn die angegebenen Werte können sich im Laufe des Modelljahres ändern.

VOLKSWAGENWERK AG · WOLFSBURG

INHALT

Die Daten eines Kapitels sind in der Reihenfolge so zusammengestellt, daß sie mit dem Zusammenbau des Aggregates parallel laufen.

M	Motor		Seite
	I. Technische Daten für Fahrzeug-Motoren		6
	II. Technische Daten für Industrie Motoren		10
	III. Motor-Diagnose-Wartung		12
K	Kraftstoffanlage		
	I. Vergaser-Einstellwerte und Düsenbestückung Typ 1 und 2		18
	II. Vergaser-Einstellwerte und Düsenbestückung Typ 3		30
	III. Vergaser-Einstellwerte und Düsenbestückung Typ 4		37
	IV. Vergaser-Einstellwerte und Düsenbestückung Modell 481		39
	V. Vergaser-Einstellwerte und Düsenbestückung Industrie-Motoren		40
	VI. Kraftstoffpumpen		44
V	Vorderachse		
	I. Toleranzen, Verschleißgrenzen (1) und Einstellwerte		46
	a - Drehfederstäbe		46
	b - Stabilisator Typ 3		47
	c - Federbein		48
	d - Federtabelle		49
	e - Achskörper und Traghebel		50
	f - Trag- und Führungsgelenke, Achsschenkel, Bundbolzen		52
	g - Anordnung der Beilegscheiben/Bundbolzen		56
	II. Sollwerte für Wagenvermessung		58
	III. Lenkung		68
	IV. Anzugsdrehmomente		70

(1) Der Begriff „Verschleißgrenze“ ist in seiner Anwendung so zu verstehen, daß Teile, die sich dem angegebenen Wert nähern oder ihn erreichen, bei der Überholung nicht mehr eingebaut werden sollen.

Getriebe und Hinterachse	Seite
I. Übersetzungen	86
a - Schaltgetriebe	86
b - Hinterachsantrieb	88
c - Hinterradantrieb	88
II. Werte für Funktionsprüfung Getriebeautomatik.....	90
III. Radaufhängung	
A - Einstellung der Drehfederstäbe	92
B - Schraubenfeder/Stabilisator	96
C - Federtabelle	97
IV. Doppelgelenkwellen	98
A - Gelenkwellen	98
B - Gleichlaufgelenke	100
V. Kennzeichnung der Getriebe	102
VI. Anzugsdrehmomente	110

Bremsen und Räder

I. Toleranzen, Verschleißgrenzen (1) und Einstellwerte	116
a - Hauptbremszylinder	116/118
b - Tandemhauptbremszylinder	116/118
c - Radbremszylinder	116/118
d - Festsattel	116/118
e - Bremsstrommeln	120/122
f - Bremsscheibe	120/122
g - Bremsbeläge	124/126
II. Bremskraftregler	128
III. Hydraulische Kupplungsbetätigung	128
IV. Reifenangaben	130
V. Anzugsdrehmomente	138




A	Aufbau	Seite
	I. Anzugsdrehmomente für Schrauben und Muttern	142
E	Elektrische Anlagen	
	I. Generatoren	144
	A - Prüfwerte für Gleichstromgeneratoren	144
	B - Prüfwerte für Drehstromgeneratoren	148
	II. Anlasser	149
	A - Ausrüstungstabelle	149
	B - Prüfwerte für Anlasser	150
	C - Prüfwerte für Magnetschalter	150
	III. Batterien	152
	A - Ausrüstungstabelle	152
	B - Batterie prüfen	153
F	Benzin-elektrische Heizung	154
	Allgemeine technische Daten	155
T	I. Fahrleistungen und Verbrauch	155
	II. Füllmengen	170
	III. Außenabmessungen	172
	IV. Fertigungsdauer der einzelnen Typen und Modelle	180
	V. Nummern für Mehr- und Minderausstattung	184

MOTOR

I. Technische Daten für Fahrzeug-Motoren

Typ	Motor-Kennbuchstabe	Serie oder M. Nr.	Leistung in PS bei U/min		max. Drehmoment in mkg bei U/min	
			DIN	SAE	DIN	SAE
1/1200 1/1200	A D	Serie Serie	30/3400 34/3600	36 /3700 41.5/3900	7,7/2000 8,4/2000	8,3/2400 9,0/2400
1/1300	F E AB AC	Serie M 240 Serie M 240	40/4000 37/4000 44/4100 40/4000	50 /4600 47 /4600 52 /4600 48 /4400	8,9/2000 8,5/2000 8,8/3000 8,0/3000	9,5/2600 9,0/2600 9,5/3500 8,9/3500
1/1500	H H L	Serie M 157 (1) M 240	44/4000 44/4000 40/4000	53 /4200 54 /4200 49 /4200	10,2/2000 10,2/2000 9,4/2000	10,8/2600 10,8/2600 9,8/2600
1/1600 1/1600	B (2) AD AE AE	M 157 Serie M 157 M 157	47/4000 50/4000 50/4000 48/4000	57 /4400 60 /4400 60 /4400 60 /4400	10,6/2200 10,8/2800 10,8/2800 10,2/2000	11,3/3000 11,3/3000 11,3/3000 10,9/2600
1/1600	AH AF	M 157/M 27 M 240	48/4000 46/4000	60 /4400 55 /4400	10,2/2000 10,0/2600	10,9/2600 10,6/3000
18/1600	AG	Serie	44/3800	53 /4200	10,0/2000	10,6/2500
2/1500	G H L	Serie Serie M 240	42/3800 44/4000 40/4000	51 /4000 53 /4200 49 /4200	9,7/2200 10,4/2000 9,4/2000	10,2/2600 10,8/2600 9,8/2600
2/1600	B B C AD AE AF	Serie M 157 (1) M 240 Serie M 157 M 240	47/4000 47/4000 44/3800 50/4000 50/4000 46/4000	57 /4400 57 /4400 53 /4200 60 /4400 60 /4400 55 /4400	10,6/2200 10,6/2200 10,0/2200 10,8/2800 10,8/2800 10,0/2600	11,3/3000 11,3/3000 10,6/3000 11,3/3000 11,3/3000 10,6/3000
2/1700	CA	Serie	66/4800	74 /5000	11,6/3200	11,8/3400
2/1700	CB	M 157	66/4800	74 /5000	11,6/3200	11,8/3400

Gesamthubraum cm ³	Bohrung mm Ø	Hub mm	Verdichtung ROZ	Oktanzahl- bedarf	Motorgew. trocken in kg	Einsatz	
						ab	bis
1192	77	64	6,6	84	90		
1192	77	64	7,0	87	108	August 1960	Juli 1965
1285	77	69	7,3	87	111	August 1965	Juli 1970
			6,6	81		November 1965	Juli 1970
			7,5	91	120	August 1970	
			6,6	83		August 1970	
1493	83	69	7,5	91	114		Juli 1970
			6,6	83			
1584	85,5	69	7,5	90	115		Juli 1970
			7,5	91			
			7,5	91			Juli 1971
1584	85,5	69	7,3	91	115	August 1971	
1584	85,5	69	7,3	91	115	August 1971	
			6,6	83		August 1970	
1584	85,5	69	6,6	83	115	August 1970	
1493	83	69	7,8	90	110		Juli 1965
			7,5	91	112,5	August 1965	Juli 1967
			6,6	83		November 1965	Juli 1967
1584	85,5	69	7,7 (3)	91	115	August 1967	Juli 1970
			7,7 (4)				
			6,6	83			
			7,5	91			
			7,5	91		August 1970	
1679	90	66	7,3	91	125	August 1971	
1679	90	66	7,3	91	125	August 1971	

(3) Ab Motornummer B 0 091 149: 7,5

(4) Ab Motornummer B 5 039 390: 7,5

Typ	Motor-Kennbuchstabe	Serie oder M. Nr.	Leistung in PS bei U/min		max. Drehmoment in mkg bei U/min		Gesamthubraum cm ³
			DIN	SAE	DIN	SAE	
3/1500	K	Serie	45/3800	54 /4200	10,8/2000	11,5 /2800	1493
	K	Serie	45/3800	54 /4200	10,8/2000	11,5 /2800	
	M	M 240	41/3800	52 /4400	10,1/1800	10,8 /2600	
3/1500 S	R	Serie	54/4200	66 /4800	10,8/2400	11,5 /3000	1493
	N	M 240	52/4200	63,5/4800	10,4/2400	11,1 /3000	
3/1600	T	Serie	54/4000	65 /4600	11,2/2200	12,0 /2800	1584
3/1600	U u. X ⁽¹⁾	M 236	54/4000	65 /4600	11,2/2200	12,0 /2800	
3/1600	P	M 240	50/4000	59 /4600	10,6/2200	11,4 /2800	
4/1700	V u. Z ⁽²⁾	—	68/4500	76 /5000	12,7/2800	12,9 /3300	1679
4/1700 E	W u. EA ⁽³⁾	Serie	80/4900	85 /5000	13,5/2700	13,75/3500	1679
48/1600	DB	Serie	75/5200	88 /5500	12,5/3500	13,9 /3500	1605
	DA	Serie	90/5200	105 /5500	13,7/4000	15,2 /4000	1605

(1) bei M27

(2) Ab August 1969

(3) bei US-Fahrzeugen

(4) ab August 1971 : 7,5



Bohrung mm ϕ	Hub mm	Ver- dichtung ROZ	Oktanzahl- bedarf	Motorgew. trocken in kg	Einsatz	
					ab	bis
83	69	7,8 7,5 6,6	90 90 80	122	August 1965 November 1965	Juli 1965
83	69	8,5 7,8	95	123		Juli 1965
85,5	69	7,7 ⁽⁴⁾ 7,7 ⁽⁵⁾ 6,6	90 78	126	August 1965 August 1967 November 1965	
90	66	7,8	90	126	August 1968	
90	66	8,2	98	126	August 1969	
82 82	76 76	8,0 9,5	91 96,5		November 1970	

(5) ab August 1971 : 7,3

II. Technische Daten für Industrie-Motoren

Industrie-Motor Typ	Gesamt-Hubraum cm ³	Bohrung mm ϕ	Hub mm	Verdichtung	Oktanzahlbedarf ROZ	Zündzeitpunkt vor o. T.	Leistung in DIN PS bei Regelgenauigkeit		
							8 %	5 %	ohne Regler
122/1	1192	77	64	6,6	84	7,5 ^o	27 /3000	25 /3000	28 /3000
122/2	1192	77	64	7,0	86	7,5 ^o	29 /3000	27,5/3000	31 /3000
126	1493	83	69	7,8	86	7,5 ^o	38 /3000	35 /3000	40 /3000
126 A	1584	85,5	69	7,7	90	7,5 ^o	39 /3000	36,5/3000	42 /3000
124	1493	83	69	7,8	90	10,0 ^o	40 /3000	—	auf Anfrage
124 A	1584	85,5	69	7,7	90	10,0 ^o (1)	39,5/3000	—	42,5/3000

max. Drehmoment (DIN) mkg ohne Regler	Motor- gewicht (trocken)	Fertigungsdauer		
		ab Motor-Nr./Datum	bis Motor-Nr./Datum	
7,7/2000	85	122-001985 Dezember 1953	122-07300 Juli 1960	(1) ab Motor-Nr. 124-003164:7,5°
8,3/2000	94	122-073001 August 1960	noch in Serie	
9,7/2200	100	126-007501 Mai 1962	126-012205 Juli 1965	
10,9/2000	100	126-012206 August 1965	noch in Serie	
10,8/2000	107	124-002501 August 1963	124-002835 Juli 1965	
10,2/2200	107	124-002836 August 1965	noch in Serie	

III. Motor-Diagnose-Wartung

Typ / Modell	ab Motor-Nr.	Zündzeitpunkt			Schließwinkel
		vor oder nach o. T.	U/min	Unterdruckschläuche	
1/1200	5 000 000 D 0 095 050 D 0 675 001	10° vor 7,5° vor 0°	850	ab	44–50° Verschleißgrenze 42–58°
1/1300	F 0 000 001	7,5° vor	850	ab	
1/1300 M 9	F 1 462 059	7,5° vor		ab	
1/1300 M 240	E 0 000 001	7,5° vor		ab	
1/1300	AB 0 000 001	5° nach		an	
1/1300	AB 0 313 346	7,5° vor		ab	
1/1300 M 9	AB 0 000 002	5° nach		an	
1/1300 M 9	AB 0 313 347	7,5° vor		ab	
1/1300 M 240	AC 0 000 001	5° nach		an	
1/1300 M 240	AC 0 003 239	7,5° vor		ab	
1/1500	H 0 204 001	7,5° vor		850	ab
1/1500 M 9	H 0 879 927	0°			
	H 1 124 670	7,5° vor			
1/1500 M 157	H 5 000 001	0°			
1/1500 M 157 M 9	H 5 077 366	0°			
1/1500 M 240	L 0 000 001	7,5° vor			
1/1600 M 157	B 6 000 001	0°	850	ab	
1/1600 M 157 M 9	B 6 000 002	0°		an	
1/1600	AD 0 000 001	5° nach		an	
1/1600	AD 0 285 022	7,5° vor		ab	
1/1600 M 9	AD 0 000 001	5° nach		an	
1/1600 M 9	AD 0 285 023	7,5° vor		ab	
1/1600 M 157	AE 0 000 001	5° nach		an	

(1) ab Motornummer H 1 259 313: 6,0–9,5

Zündkerze		Ventilspiel (Motor kalt)	Kompressionsdruck		Leerlauf U/min
Wärmewert	Elektroden- abstand		atü	max. Unter- schied atü	
145	0,7	0,15 (2)	6,0– 9,0	2,0	Schaltgetriebe: 800–950 Automatic: 900–1000
145	0,7	0,15	6,5– 9,5 6,5– 9,5 5,0– 8,0 6,5– 9,5 6,5– 9,5 6,5– 9,5 5,0– 8,0 5,0– 8,0	2,0	
145	0,7	0,15	7,0–10,0 7,0–10,0 7,0–10,0 7,0–10,0 7,0–10,0 5,0– 8,0	2,0	
145	0,7	0,15	7,0–10,0 7,0–10,0 7,0–10,0 7,0–10,0 7,0–10,0 7,0–10,0	2,0	

(2) bis Motor-Nr. 9 205 699: Einlaß 0,2 Auslaß 0,3

Typ / Modell	ab Motor-Nr.	Zündzeitpunkt			Schließwinkel
		vor oder nach o. T.	U/min	Unterdruckschläuche	
1/1600 M 157 M 9 1/1600 M 157 M 27 1/1600 M 240 1/1600 M 240	AE 0 000 001 AH 0 000 001 AF 0 000 001 AF 0 000 444	5° nach 5° nach 5° nach 7,5° vor	850	an an an ab	44–50° Verschleißgrenze 42–58°
18/1500 18/1500 M 63 18/1600 18/1600	H 1 130 500 H 1 130 501 AG 0 000 001 AG 0 003 000	7,5° vor 7,5° vor 5° nach 7,5° vor	850	ab keine vorh. an ab	
2/1200 2/1500 2/1500 2/1500 M 240	5 000 001 0 143 443 H 0 000 001 L 0 000 001	10° vor 10° vor 7,5° vor 7,5° vor	850 850	ab ab	
2/1600 2/1600 M 157 2/1600 M 240 2/1600 2/1600 2/1600 M 157 2/1600 M 240 2/1600 M 240 2/1700 2/1700	B 0 000 001 B 5 000 001 C 0 000 001 AD 0 000 001 AD 0 290 641 AE 0 000 001 AF 0 000 001 AF 0 014 842 CA 0 000 001 CB 0 000 001	0° 0° 0° 5° nach 7,5° vor 5° nach 5° nach 7,5° vor 5° nach 5° nach	850	ab ab ab an ab an an ab an an	
3/1500 3/1500 M 240 3/1500 3/1500	0 000 001 K 0 059 861 M 0 000 001 0 255 001 0 678 133	10° vor 7,5° vor 10° vor 10° vor 10° vor	850	ab	

Zündkerze		Ventilspiel (Motor kalt)	Kompressionsdruck		Leerlauf U/min
Wärmewert	Elektroden- abstand		atü	max. Unter- schied atü	
145	0,7	0,15	7,0–10,0 6,0– 9,5 5,0– 8,0 5,0– 8,0	2,0	Schaltgetriebe: 800–950 Automatic: 900–1000
145	0,7	0,15	7,0–10,0 (1) 7,0–10,0 (1) 5,0– 8,0 5,0– 8,0	2,0	
145	0,7	0,15 (1)	6,0– 9,0 7,0–10,0	2,0	
145	0,7	0,15 (2)	7,0–10,0 5,0– 8,0	2,0	
145	0,7	0,15 0,15	7,0–10,0 7,0–10,0 5,0– 8,0 7,0–10,0 5,0– 8,0 7,0–10,0 5,0– 8,0 5,0– 8,0 6,0– 9,5 6,0– 9,5	2,0	
145	0,7	0,15 (3)	7,0–10,0 7,0–10,0 5,0– 8,0 8,0–11,0 7,0–10,0	2,0	

Typ / Modell	ab Motor-Nr.	Zündzeitpunkt			Schließwinkel
		vor oder nach o. T.	U/min	Unterdruckschläuche	
3/1600	T 0 000 001	7,5° vor	850	ab	44–50° Verschleißgrenze 42–58°
	T 0 690 001	0°			
3/1600 M 249	T 0 463 930	7,5° vor			
	T 0 690 002	0°			
3/1600 M 240	P 0 000 001	7,5° vor			
	P 0 005 282	0°			
3/1600 E	U 0 000 001	0°			
3/1600 E	U 0 502 001	5° vor			
3/1600 E M 249	U 0 000 915	0°			
3/1600 E M 249	U 0 502 002	5° vor			
3/1600 E M 27	X 0 000 001	5° vor		ab	
4/1700	V 0 000 001	32° vor	3500	ab	44–50° Verschleißgrenze: 42–58°
	Z 0 000 001	32° vor			
4/1700 M 249	V 0 000 002	32° vor			
	Z 0 000 002	32° vor			
4/1700 E	W 0 000 001	27° vor			
4/1700 E M 249	W 0 000 002	27° vor			
48/1600	DB 0 000 001	5° vor	850	ab	59–65°
48/1600	DB 0 008 758	5° vor		ab	44–50° (2)
48/1600	DA 0 000 001	5° vor		ab	59–65°
48/1600	DA 0 022 083	5° vor		ab	44–50° (2)
122	—		850–900	—	44–50° Verschleißgrenze: 42–58°
126 A	—	7,5° vor			
124 A	—				

(1) Automatic-Fahrzeuge ohne Drehzahlregler 900–1000 U/min (2) Verschleißgrenze: 42–58°

Zündkerze		Ventilspiel (Motor kalt)	Kompressionsdruck		Leerlauf U/min
Wärmewert	Elektroden- abstand		atü	max. Unter- schied atü	
145	0,7	0,15	7,0–10,0	2,0	Schaltgetriebe: 800–950 Automatic: 900–1000
			7,0–10,0		
			7,0–10,0		
			7,0–10,0		
			5,0– 8,0		
			7,0–10,0		
			7,0–10,0		
			6,0– 9,5		
175	0,7	0,15	7,0–10,0	2,0	Schaltgetriebe: 850–900 Automatic: 850–900 (1)
			7,0–10,0		
			7,0–10,0		
			7,0–10,0		
			7,0–11,0		
200	0,7	0,2	10,0–13,0	2,0	700–800
			10,0–17,0		
145	bei Magnet- zündanlage 0,4	0,15	6,0– 9,0 7,0–10,0 7,0–10,0	2,0	850–900

KRAFTSTOFFANLAGE

I. Vergasereinstellwerte und Düsenbestückung Typ 1 und Typ 2

Fahrzeug	Typ 1 und 2				Typ 2	
Ausführung	Schaltgetriebe				Schaltgetriebe	
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	695 281	1,2 l/30 PS 849 904	1 119 402 (1) 991 590 (2)	1,2 l/34 PS 5 000 001	1,5 l/42 PS 0 143 543 (2)	
Vergaser-Typ Solex		28 PCI		28 PICT und 28 PICT-1 28 PICT-2 (3)		
Ersatzteile-Nr.	111 129 023	111 129 023 211 129 021	111 129 023 211 129 021	113 129 023 J 141 129 023 K VW 12-1	211 129 023 K/L VW 22-1	
Nummer des Änderungszustandes	—	—	—			
Lufttrichter	mm Ø	21,5	21,5	21,5	22,5	22,5
Hauptdüse		122,5	117,5	117,5	122,5	115
Ausgleichluftdüse		200	195	180	130 y (4) (5)	145 y od. 150 z
Leerlaufkraftstoffdüse	g 50	g 50	g 50	g 50	g 55	g 45
Leerlaufdüsenbohrung	0,8	0,8	0,8	2,0	—	1,55
Zusatzkraftstoffdüse	—	—	—	—	—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung	—	—	—	—	—	—
Leerlaufabschaltventil	—	—	—	—	el.-magn. mit Kraftstoffdüse	—
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Kraftstoffniveau	—	—	—	—	18 ± 1	18 ± 1
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	—	—	—	1,0	1,0
Schwimmengewicht	g	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,4–0,6	0,4–0,6	0,4–0,6	1,1–1,4 (6)	1,1–1,4 (7)
Splintstellung/Scheibe	—	—	—	—	1/1,0	1/1,0
Rücklaufbohrung	—	—	—	—	—	—
Anreicherung	—	—	—	—	75	85
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungs- pumpe von Gehäusetrennfläche	mm	—	—	—	0,2–0,6	0,2–0,6
Drosselklappenspalmaß	—	—	—	—	—	—
Mischrohr	29	29	29	—	m. Ausgl.-Luftdüse fest verbunden	—
Mischrohrträger	5,0	5,0	5,0	—	—	—

Fahrzeug	Typ 1		
Ausführung	Schaltgetriebe		
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,3 l/40 PS F 0 000 001	1,3 l/40 PS F 1 341 000	
Vergaser-Typ Solex Ersatzteile-Nr.	30 PICT-1 113 129 023 P 141 129 023 M	30 PICT-2 113 129 027 R	
Nummer des Änderungszustandes	VW 132-2	VW 132-2	
Lufttrichter	mm Ø	24,0	24,0
Hauptdüse		125	x 125
Ausgleichluftdüse		125 z (8)	125 z (9)
Leerlaufkraftstoffdüse		g 55	55
Leerlaufluftdüsenbohrung		150	140
Zusatzkraftstoffdüse		—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		—	—
Leerlaufabschaltventil		elektromagnetisch mit Kraftstoffdüse	
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5
Kraftstoffniveau		—	18 ± 1
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	—	1,0
Schwimmengewicht	g	5,7	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,3–1,6	1,3–1,6
Splintstellung/Scheibe		—	3
Rücklaufbohrung		—	—
Anreicherung		— (10)	—
Mischrohr		m. Ausgl.-Luftdüse fest verbunden	

- (1) Typ 14
- (2) Typ 2
- (3) für Motoren mit progressiver Gasbetätigung und Typ 147 ab Motor-Nr. D 0 050 315
- (4) Typ 2 und 14: 145 y
- (5) ab Motor-Nr. D 0 234 015: 140 z
- (6) bis Motor-Nr. 7 350 400 (Typ 1) und 7 777 337 (Typ 2): 0,8–1,0
- (7) bis Juni 1963: 1,2–1,3
- (8) Typ 14: 170 z
- (9) Typ 14/1500: 135 z
- (10) Typ 14: 75

Fahrzeug	Typ 1			
	Schaltgetriebe		Automatik	
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,5 l/44 PS H 0 204 001 H 0 945 251		1,3 l/40 PS F 1 462 059	1,5 l/44 PS (M 157) H 5 077 366
Vergaser-Typ Solex Ersatzteile-Nr. Nummer des Änderungszustandes	30 PICT-1 113 129 025 B VW 104-1	30 PICT-2 113 129 027 S VW 137-2	30 PICT-2 113 129 027 K VW 164-2	30 PICT-2 113 129 027 J VW 167-2
Lufttrichter	mm Ø	24,0	24,0	24,0
Hauptdüse		120	x 120	x 116
Ausgleichluftdüse		125 z (1)	125 z (1)	125 z
Leerlaufkraftstoffdüse		55	55	55
Leerlaufluftdüsenbohrung		150	140	140
Zusatzkraftstoffdüse		—	—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		—	—	—
Leerlaufabschaltventil		elektromagnetisch mit Kraftstoffdüse		
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,5
Kraftstoffniveau		—	—	18 ± 1
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	—	1,0	1,0
Schwimmengewicht	g	5,7	8,5	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,05–1,35	1,05–1,35	1,05–1,35
Splintstellung/Scheibe		—	3	2
Rücklaufbohrung		—	—	—
Anreicherung		50	50	60
Mischrohr		mit Ausgleichluftdüse fest verbunden		

(1) Typ 14/1500: 135Z

Fahrzeug	Typ 1				
	Schaltgetriebe		Automatik	Schaltgetriebe	
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor- Nr.	1,3 l/40 PS F 1 778 146		F 1 778 147	1,5 l/44 PS H 1 124 670	
Vergaser-Typ Solex	30 PICT-2	30 PICT-2	30 PICT-2	30 PICT-2	
Ersatzteile-Nr.	113 129 029 A	113 129 029 C	113 129 029	141 129 029 (1)	
Nummer des Änderungszustandes	VW 237-1	VW 239-1	VW 228-1	VW 228-1	
Lufttrichter	mm Ø	24,0	24,0	24,0	24,0
Hauptdüse		x 125	x 125	x 120	x 120
Ausgleichluftdüse		125 z	125 z	125 z	135 z
Leerlaufkraftstoffdüse		—	—	—	—
Leerlaufluftdüsenbohrung		140	140	135 (2)	135 (2)
Zusatzkraftstoffdüse		—	—	—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		—	—	—	—
Leerlaufabschaltventil		—	—	—	—
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,5	1,5
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,0	1,0	1,0	1,0
Schwimmergewicht	g			8,5	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,05–1,35	1,05–1,35	1,05–1,35	1,05–1,35
Splintstellung/Scheibe		2/1	2/1	—	—
Rücklaufbohrung		—	—	—	—
Anreicherung		—	50 ohne	50 ohne	50 ohne

(1) Als Ersatzteil 113 129 027 S verwenden

(2) bis Motor-Nr. H 1 124 669: 140

Fahrzeug	Typ 181	Typ 2		Typ 2
Ausführung		Schaltgetriebe		Schaltgetriebe
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	H 1 130 500	1,5 l/44 PS H 0 000 001	1,6 l/47 PS B 0 000 001	1,6 l/47 PS (1) B 5 000 001
Vergaser-Typ Solex Ersatzteile-Nr. Nummer des Änderungszustandes	30 PICT-2 181 129 027 VW 263-1	30 PICT-1 211 129 023 N/R VW 45-1/VW 77-1	30 PICT-1 211 129 029 F VW 172-1	30 PICT-2 113 129 027 H VW 126-1/126-2
Lufttrichter	mm Ø	24,0	24,0	24,0
Hauptdüse	x 120	115	120	x 116
Ausgleichluftdüse	125 z	135 z	135 z	125 z
Leerlaufkraftstoffdüse	–	60	55	55
Leerlaufluftdüsenbohrung	140	150	140	140
Zusatzkraftstoffdüse	–	–	–	–
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung	–	–	–	–
Leerlaufabschaltventil	–	–	–	–
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,5
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,0	1,0	1,0
Schwimmengewicht	g	8,5	5,7	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,05–1,35	1,05–1,35	1,3–1,6
Splintstellung/Scheibe	–	–	–	–
Rücklaufbohrung	–	–	–	–
Anreicherung/Entlastungsbohrung	50 ohne	75	50	60

(1) Abgasreinigungsanlage M 157



Fahrzeug	Typ 1				Typ 2
	Schaltgetriebe	Automatik	Schaltgetriebe	Schaltgetriebe	Schaltgetriebe
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/47 PS B 6 000 001	1,6 l/47 PS B 6 000 002	1,2 l/34 PS D 0 675 001	1,2 l/34 PS	1,6 l /47 PS B 5 116 437
Vergaser-Typ Solex	30 PICT-3	30 PICT-3	30 PICT-3	30 PICT-3	30 PICT-3
Ersatzteile-Nr.	113 129 029 D	113 129 029 E		111 129 029 A	211 129 029 Q
Nummer des Änderungszustandes	VW 226-1	VW 227-1	VW 283/284-1	VW 320-1/2/3	VW 236-1/2
Lufttrichter	mm Ø	mm Ø			
Hauptdüse		24	24	24,0	24
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		x 112,5	x 112,5	112,5	112,5
Leerlaufkraftstoffdüse		125 z	170 z	170 z	140 z
Leerlaufkraftstoffdüse		65	55	55	g 65
Leerlaufkraftstoffdüsenbohrung		135	150	—	135
Zusatzkraftstoffdüse		45	50	50	45
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		130	130	130	130
Leerlaufabschaltventil		1,8	—	—	1,8
Umluftabschaltventil/Spannung		nein	ja 12 V	ja 12 V	nein
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,5	1,5
Kraftstoffniveau		19,5 ± 1	19,5 ± 1	19,5 ± 1	19,5 ± 1
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,5	1,5	1,5	1,5
Schwimmergewicht	g	8,5	8,5	8,5	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,2–1,35	1,2 ± 0,15	1,2 ± 0,15	1,2–1,35
Splintstellung/Scheibe		2,0/1,0	einstellbar	einstellbar	2,0/1,0
Rücklaufbohrung		—	—	—	—
Anreicherung/Entlastungsbohrung		100	100	85/85/1,5/1,5	100/1,15
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	0,4 ± 0,2	—	—	0,4 ± 0,2

Fahrzeug	Typ 1			Typ 1 nur für bestimmte Exportländer	
	Schaltgetriebe	Automatic		Schaltgetriebe	Automatik
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,3 l/44 PS AB 0 000 001			1,3 l/44 PS AB 0 000 002	
Vergasertyp Solex:	31 PICT-3 Klammerwerte gelten für Modell 14			31 PICT-3	31 PICT-3
Ersatzteile-Nr.	113 129 031 (1) (141 129 031)	113 129 031 A (1) (141 129 031 A)		113 129 031 H (141 129 031 E)	113 129 031 J (141 129 031 F)
Nummer des Änderungszustandes	VW 282-2 (VW 307-2)	VW 310-2 (VW 311-2)		VW 321-1/2 (VW 323-1/2)	VW 322-1/2 (VW 324-1/2)
Lufttrichter	mm Ø	25,5	25,5 25,5	25,5	25,5
Hauptdüse		x 145	(x 135)	x 130 (x 135)	x 130 (x 120)
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		170 z		110 z (140 z)	110 z (140 z)
Leerlaufkraftstoffdüse		60		55 (65)	55 (65)
Leerlaufluftdüsenbohrung		120 z		120	120
Zusatzkraftstoffdüse		50		50	50
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		130		130	130
Leerlaufabschaltventil		—		—	—
Umluftabschaltventil/Spannung		ja 12 V		ja 12 V	ja 12 V
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5		1,5	1,5
Kraftstoffniveau		19,5 ± 1		19,5 ± 1	19,5 ± 1
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,5		1,5	1,5
Schwimmengewicht	g	8,5		8,5	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,5 ± 0,15		1,5 ± 0,15	1,5 ± 0,15
Splintstellung/Scheibe		einstellbar		einstellbar	einstellbar
Anreicherung/Entlastungsbohrung		1,2		100/100/1,4/1,4 (1,0/1,0)	100/100/1,4/1,4 (1,0/1,0)
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	—		—	—

(1) Typ 15: ET-Nr. 113 129 031 H



Fahrzeug	Typ 1		Modell 181	
Ausführung	Schaltgetriebe	Automatik	Schaltgetriebe	
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,3 l/44 PS AB 0 350 001		1,6 l/44 PS AG 0 000 001 AG 0 003 002	
Vergasertyp Solex:	31 PICT-3 Klammerwerte gelten für Modell 14		31 PICT-3	31 PICT-3
Ersatzteile-Nr.	113 129 025 M (141 129 031 P)	113 129 031 T (141 129 031 Q)	181 129 027 A (181 129 027 B) (1)	181 129 027 C (181 129 027 D) (1)
Nummer des Änderungszustandes	VW 360-2 (VW 362-2)	VW 361-2 (VW 363-2)	VW 312-1 (VW 313-1/2) (1)	VW 365-2 (-----)
Lufttrichter	mm Ø	25,5	25,5	25,5
Hauptdüse		x 130	x 125	x 125
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		110 z (125 z)	130 z	110 z
Leerlaufkraftstoffdüse		g 52,5 (g 60)	65	g 55
Leerlaufdüsenbohrung		100 (120)	1,3	100
Zusatzkraftstoffdüse		42,5 (40)	50	
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		130	130	—
Leerlaufabschaltventil		—	—	—
Umluftabschaltventil/Spannung		ja 12 V	ja 12 V	—
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,5
Kraftstoffniveau		—	19,5 ± 1	1,0
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,5	1,5	8,5
Schwimmengewicht	g	8,5	8,5	1,45 ± 0,15
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,45 ± 0,15	1,5 ± 0,15	—
Splintstellung/Scheibe		einstellbar	—	—
Anreicherung/Entlastungsbohrung		100/100/1,4/1,4	1,2	100/100/1,4/14
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungs- pumpe von Gehäusetrennfläche	mm	—	—	—

(1) Klammerwerte gelten für M 63

Fahrzeug	Typ 1		Typ 1	
	Schaltgetriebe	Automatik	Schaltgetriebe	Automatik
Motor / Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/50 PS AD 0 000 001		1,6 l/50 PS mit M 157 AE 0 000 001	
Vergaser-Typ Solex:	34 PICT-3		34 PICT-3	
Ersatzteile-Nr.	Klammerwerte gelten für Modell 14			
Nummer des Änderungszustandes	113 129 029 L (141 129 029 L) VW 291-2 (VW 294-2)	113 129 029 M (141 129 029 M) VW 297-1 (VW 298-1)	113 129 029 S (141 129 029 S) VW 279-1 (VW 289-1)	113 129 029 T (141 129 029 T) VW 281-1 (VW 290-1)
Lufttrichter	26		26	
Hauptdüse	x 145		127,5 (1)	
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr	130 z (145 z)		75 z (80 z)	
Leerlaufkraftstoffdüse	65 z		60	
Leerlaufuftdüsenbohrung	147,5		147,5	
Zusatzkraftstoffdüse	47,5		47,5	
Zusatzstoffdüsenbohrung	90		90	
Leerlaufabschaltventil	—		—	
Umluftabschaltventil/Spannung	ja 12 V		ja 12 V	
Schwimmernadelventil	1,5		1,5	
Kraftstoffniveau	18 ± 1		18 ± 1	
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm		mm	
Schwimmengewicht	g		g	
Einspritzmenge	cm ³ /Hub		cm ³ /Hub	
Splintstellung/Scheibe	einstellbar		einstellbar	
Rücklaufbohrung	—		—	
Anreicherung/Entlastungsbohrung	85/85		100/100 (85/85)	
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungs- pumpe von Gehäusetrennfläche	mm		mm	

(1) bis Fg. Nr. 111 2 434 425: x 130



Fahrzeug	Typ 1 (nur für bestimmte Exportländer)		Typ 1	
	Schaltgetriebe	Automatik	Schaltgetriebe	Automatik
Motor / Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/50 PS mit M 527 AD 0 000 002		1,6 l/50 PS AD 0 360 024	
Vergaser-Typ Solex:	34 PICT-3		34 PICT-3	
Ersatzteile-Nr.	Klammerwerte gelten für Modell 14			
Nummer des Änderungszustandes	113 129 029 AA (141 129 029 AA) VW 328-1 (VW 330-1)	113 129 029 AB (141 129 029 AB) VW 329-1 (VW 331-1)	113 129 031 Q (141 129 031 M) VW 355-2 (VW 357-2)	113 129 031 R (141 129 031 N) VW 356-2 (VW 358-2)
Lufttrichter	mm Ø	26	26	26
Hauptdüse		x 130	x 130	x 125
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		60 z (80 z)	60 z (100z)	60 z (100 z)
Leerlaufkraftstoffdüse		65	g 55	g 55
Leerlaufdüsenbohrung		147,5	120	120
Zusatzkraftstoffdüse		42,5	45	45
Zusatzstoffdüsenbohrung		90	90	90
Leerlaufabschaltventil		—	—	—
Umluftabschaltventil/Spannung		ja 12 V	ja 12 V	ja 12 V
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,5
Kraftstoffniveau				
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	0,5	0,5	0,5
Schwimmengewicht	g	8,5	8,5	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,6 ± 0,15	1,45 ± 0,15	1,45 ± 0,15
Splintstellung/Scheibe		einstellbar	einstellbar	einstellbar
Rücklaufbohrung		—	—	—
Anreicherung/Entlastungsbohrung		85/85/1,55/1,55	85/85/1,55/1,55	85/85/1,55/1,55
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	—	—	—

Fahrzeug	Typ 2		
Ausführung	Schaltgetriebe		
Motor / Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/50 PS AD 0 000 004	1,6 l/50 PS mit M 157 AE 0 000 002	1,6 l/50 PS mit M 157 AE 0 037 664
Vergaser-Typ Solex:	34 PICT-3		
Ersatzteile-Nr.	211 129 031	211 129 031 T	211 129 031 G
Nummer des Änderungszustandes	VW 299-1/2	VW 332-1	VW 280-1, 327-1/2
Lufttrichter	mm Ø	26	26
Hauptdüse	x 140 (1)	x 125	x 125
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr	120 (2)	60 z	60 z
Leerlaufkraftstoffdüse	g 60	g 60	g 57,5 (3)
Leerlaufluftdüsenbohrung	147,5	147,5	
Zusatzkraftstoffdüse	42,5	42,5	42,5
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung	90	90	90
Leerlaufabschaltventil	—	—	—
Umluftabschaltventil/Spannung	ja 12 V	ja 12 V	ja 12 V
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	0,5	0,5
Schwimmengewicht	g	8,5	8,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,6 ± 0,15	1,6 ± 0,15
Splintstellung/Scheibe	einstellbar	einstellbar	einstellbar
Rücklaufbohrung	—	—	—
Anreicherung/Entlastungsbohrung	95/95/1,55	95/95	95/95
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungs- pumpe von Gehäusetrennfläche	mm	—	—

(1) Änderungszustand VW 299-1: x 125 (2) Änderungszustand VW 299-1: 60 z

(3) Änderungszustand 327-1: g 60

Fahrzeug	Typ 2				
Ausführung	Schaltgetriebe				
Motor / Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/50 PS AD 0 350 046	1,6 l/50 PS (M63) AD 0 350 046	1,3 l/44 PS (1) AB 0 155 180	1,7 l/66 PS CA 0 000 001	
Vergaser-Typ Solex:	34 PICT-3		31 PICT-3	34 PDSIT-2	34 PDSIT-3
Ersatzteile-Nr.	211 129 031 J	211 129 031 H	141 129 031 P	021 129 027 K	021 129 028 K
Nummer des Änderungszustandes	VW 359-2	VW 367-2	VW 362-2	VW 337-1	VW 338-1
Luftrichter	mm Ø	26	25,5	li. Verg.	re. Verg.
Hauptdüse		x 125	x 130	26	26
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		60 z	125 z	137,5	137,5
Leerlaufkraftstoffdüse		g 55	g 60	155/050	155/050
Leerlaufluftdüsenbohrung		120	100	55	55
Zusatzkraftstoffdüse		42,5	40	120	120
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		90	130	45	45
Leerlaufabschaltventil		—	—	0,7	0,7
Umluftabschaltventil/Spannung		—	—	—	—
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,5	1,5	1,2	1,2
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	0,5	1,5	0,5	0,5
Schwimmergewicht	g	8,5	8,5	7,0	7,0
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	1,45 ± 0,15	1,45 ± 0,15	0,45 ± 0,1	0,45 ± 0,1
Splintstellung/Scheibe		—	—	—	—
Rücklaufbohrung		—	—	—	—
Anreicherung/Entlastungsbohrung		95/95/1,55/1,55	100/100/1,4/1,4	—	—
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungs- pumpe von Gehäusetrennfläche	mm	0,4 ± 0,2	0,4 ± 0,2	12	12

(1) Gilt nur für Italien

II. Vergasereinstellwerte und Düsenbestückung Typ 3

Fahrzeug		Typ 3			
Ausführung		Ein-Vergaser			
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.		0 000 001	0 084 752	1,5 l/45 PS 0 220 137	0 319 841
Vergaser-Typ Solex: Ersatzteile-Nr. Nummer des Änderungszustandes		32 PHN 311 129 025 B (1)	311 129 025 A (1)	32 PHN-1 311 129 025 D (2)/027 A (3) VW 1-1 (6V) (4) VW 1-3 (6V) VW 2-1 (12 V) (4) VW 2-3/4 (12 V)	
Lufttrichter	mm ϕ	23,5	23,5	23,5	23,5
Hauptdüse		137,5	132,5	127,5	130
Ausgleichluftdüse		125	115	115	115
Leerlaufkraftstoffdüse		g 45 (5) (6)	g 45 (5)	g 45 (5)	g 50 (5)
Leerlaufdüsenbohrung		1,3	1,3	1,3	1,3
Zusatzkraftstoffdüse		—	—	—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		—	—	—	—
Leerlaufabschaltventil		—	—	—	—
Schwimmernadelventil	mm ϕ	1,5	1,5	1,5	1,5
Kraftstoffniveau		12,5 \pm 1,5	12,5 \pm 1,5	12,5 \pm 1,5	12,5 \pm 1,5
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,0	1,0	1,0	1,0
Schwimmengewicht	g	12,5	12,5	12,5	12,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,9 – 1,3 (7)	0,9 – 1,3	0,9–1,3	0,8–1,0
Splintstellung/Scheibe		—	—	—	—
Rücklaufbohrung		—	—	—	—
Anreicherung		1,05	0,7	0,7	0,7
Einsatz der Anreicherung bei Drosselklappenwinkel		35–39°	35–39°	35–39°	35–39°
Drosselklappen-Spaltmaß		0,8–0,9	0,8–0,9	0,8–0,9	0,8–0,9

Fahrzeug		Typ 3		(1) Bei Ersatzbedarf: 311 129 025 D (VW 1–3) (2) Auch für Typ 124 ohne Drehzahlregler (Vergaser 32 PHN-1 für Typ 124 A s. Seite 43 Anmerkung 3) (3) Einsatz 12 Volt-Anlage (4) Ab Vergaser-Nr. 238 225 wegen Verlegung der Unterdruckbohrung folgende Kennzeichnung: VW 1–6 (6 Volt) VW 2–2 (12 Volt) (5) Mit elektromagnetischem Absperrventil (6) Etwa ab Motor-Nr. 0013600 bis 0014474; g 50 (7) Bei 311 129 025 B: 1,2–1,5 (8) Bei Fahrzeugen mit 6 Volt-Anlage umrüsten
Ausführung		Ein-Vergaser		
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.		1,5 l/45 PS		
		K 0 150 001	KO 173 003	
Vergaser-Typ Solex Ersatzteile-Nr. Nummer des Änderungszustandes		32 PHN-2 311 129 027 H VW 244-1 (8)	32 PHN-2 311 129 027 L VW 288-1/2	
Lufttrichter	mm ϕ	23,5	23,5	
Hauptdüse		0 130	0 127,5	
Ausgleichluftdüse		115	125	
Leerlaufkraftstoffdüse		50	55	
Leerlaufluftdüsenbohrung		1,4	140	
Zusatzkraftstoffdüse		–	–	
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		–	–	
Leerlaufabschaltventil		ja/12 V	ja/1,8 ϕ	
Schwimmernadelventil	mm ϕ	1,5	1,5	
Kraftstoffniveau		12,5 \pm 1,5	12,5 \pm 1,5	
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,0	1,0	
Schwimmengewicht	g	12,5	12,5	
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,9 \pm 0,1	0,9 \pm 0,1	
Splintstellung/Scheibe		–	–	
Rücklaufbohrung		–	–	
Anreicherung		0,7	1,2	
Einsatz der Anreicherung bei Drosselklappen		35–39 ^o	26–30 ^o	
Drosselklappenspaltmaß		0,8–0,9	0,8–0,9	

Fahrzeug	Typ 3/Zwei-Vergaser		
Ausführung			
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	0 255 001	1,5 l/54 PS 0 633 331	
Vergaser-Typ Solex:	32 PDSIT-2/-3		
Ersatzteile-Nr.	341 129 025/026	341 129 025 A/026 A	
Nummer des Änderungszustandes	VW 5-1/2 u. 6-2/3 (6 V) VW 24-1/2 u. 25-1/2 (12 V)	VW 26-1/27-1 (6 V) VW 35-1/36-1 (12 V)	
Lufttrichter	mm ϕ	21,5	23
Hauptdüse		x 125	x 135
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		180	180
Leerlaufkraftstoffdüse		g 45	g 45
Leerlaufluftdüsenbohrung		2,0	2,0
Zusatzkraftstoffdüse		—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		—	—
Leerlaufabschaltventil		nur für KD	nur für KD
Schwimmernadelventil	mm ϕ	1,2	1,2
Kraftstoffniveau		—	—
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,5	1,5
Schwimmengewicht	g	7,3	7,3
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,35—0,55	0,35—0,55
Splintstellung/Scheibe		—	—
Rücklaufbohrung		—	—
Anreicherung		0,9	0,8
Anreicherungsrohr: Höhe von der Trennfuge		9,5	10,5
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungs- pumpe von Gehäusetrennfläche	mm	12	15
Drosselklappen-Spaltmaß	mm	0,60—0,65	0,60—0,65



Fahrzeug	Typ 3/Zwei-Vergaser				
Ausführung	Schaltgetriebe				
Motor Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/54 PS				
	T 0 000 001	T 0 244 544	T 0 576 729		
Vergaser-Typ Solex	32 PDSIT-2/-3				
Ersatzteile-Nr.	341 129 025 B/026 B	341 129 027 C/028 C	311 129 027 D/028 D		
Nummer des Änderungszustandes	VW 40-1/41-1 (6 V) VW 42-1/43-1 (12 V)	— (1) — (1) VW 98-1/99-1 (12 V)	— (1) — (1) VW 118-3/119-3 (12 V)		
		li. Verg.	re. Verg.	li. Verg. re. Verg.	
Lufttrichter	mm ϕ	23	24	24	
Hauptdüse	x 130	x 132,5	x 130	x 130	x 127,5
Ausgleichluftdüse	240	150	120	155	120
Leerlaufkraftstoffdüse	g 45		g 50		50
Leerlaufluftdüsenbohrung	—		—		195
Zusatzkraftstoffdüse	—		—		—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung	—		—		—
Leerlaufabschaltventil	ja		ja/12 V		ja/12 V
Schwimmernadelventil	mm ϕ	1,2	1,2		1,2
Kraftstoffniveau		13 \pm 1	13 \pm 1		13 \pm 1
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	0,5	0,5		0,5
Schwimmengewicht	g	7,3	7,3		7,0
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,35–0,55	0,35–0,55		0,35–0,55
Splintstellung/Scheibe		2	2		2
Rücklaufbohrung		—	—		—
Anreicherung		—	—		—
Anreicherungsrohr: Höhe von der Trennfuge		—	—		—
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	12	15		9
Drosselklappenspaltmaß	mm	0,60–0,65	0,60–0,65		0,60–0,65

(1) Vergaser für 6 Volt-Anlage als Ersatzteil nicht lieferbar. Bei Bedarf 12 Volt-Vergaser auf 6 Volt umrüsten

Fahrzeug	Typ 3/Zwei-Vergaser		
Ausführung	Schaltgetriebe		
Motor / Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/54 PS		
	T 0 690 001		T 0 805 001
Vergaser-Typ Solex:	32 PDSIT-2/-3		
Ersatzteile-Nr.	311 129 027 F/028 F		311 129 027 J/028 J
Nummer des Änderungszustandes	VW 225-1/229-1 (12 V)		VW 314-1/315-1 (12 V)
	li. Verg.	re. Verg.	
Lufttrichter	mm Ø	24	24
Hauptdüse	x 130	x 127,5	x 127,5
Ausgleichluftdüse/Mischrohrbelüftung	155	120	140
Leerlaufkraftstoffdüse		50	50
Leerlaufluftdüsenbohrung		135	150
Zusatzkraftstoffdüse		—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		—	—
Leerlaufabschaltventil		ja 12 V	ja 12 V
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,2	1,2
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	0,5	1,0
Schwimmengewicht	g	7,0	7,0
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,3—0,45	0,3 ± 0,15
Splintstellung/Scheibe		2	2
Anreicherung/Entlastungsbohrung		—	50
Rücklaufbohrung		—	—
Anreicherungsrohr: Höhe von der Trennfuge		—	13
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	8,5	8,5
Drosselklappenspaltmaß		0,7	0,7

Fahrzeug	Typ 3/Zwei-Vergaser		Typ 3/Zwei-Vergaser
Ausführung	Schaltgetriebe		Automatik
Motor / Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.	1,6 l/54 PS T 0 933 001		1,6 l/54 PS T 0 463 930
Vergaser-Typ Solex:	32 PDSIT-2	32 PDSIT-3	32 PDSIT-2/-3
Ersatzteile-Nr.	311 129 027 S	311 129 028 S	311 129 027 B/028 B
Nummer des Änderungszustandes	VW 349-1	VW 350-1	VW 191-2/192-1 (12 V)
	li. Verg.	re. Verg.	li. Verg. re. Verg.
Lufttrichter		24	24
Hauptdüse	mm Ø	x 127,5	x 130 (1) x 127,5 (1)
Ausgleichluftdüse/Mischrohrbelüftung		140/050	155 120
Leerlaufkraftstoffdüse		50	50
Leerlaufluftdüsenbohrung		140	195
Zusatzkraftstoffdüse		—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung		—	—
Leerlaufabschaltventil		ja 12 V mit Düse	ja 12 V
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,2	1,2
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	1,0	0,5
Schwimmengewicht	g	7,0	7,0
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,5 ± 0,15	0,25—0,40
Splintstellung/Scheibe		Mitte	2
Rücklaufbohrung		50/0,8	0,3
Anreicherung		—	—
Anreicherungsrohr: Höhe von der Trennfuge		—	—
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	12	8,5
Drosselklappenspaltmaß		0,8/35	0,60—0,65

Fahrzeug	Typ 3/Zwei-Vergaser				
Ausführung	Automatik				
Motor / Hubvolumen und Leistung	1,6 l/54 PS				
ab Motor-Nr.	T 0 690 002	T 0 806 002	T 0 933 002		
Vergaser-Typ Solex	32 PDSIT-2/-3	32 PDSIT-2/-3	32 PDSIT-2	32 PDSIT-3	
Ersatzteile-Nr. Nummer des Änderungszustandes	311 129 027 G/028 G VW 230-1/231-1 (12 V)	311 129 027 K/028 K VW 316-1/317-1 (12 V)	311 129 027 T VW 351-1	311 129 028 T VW 352-1	
Lufttrichter	li. Verg.	re. Verg.		li. Verg.	re. Verg.
Hauptdüse	mm Ø	24	24	24	24
Ausgleichluftdüse/Mischrohrbelüftung	x 130	x 127,5	x 127,5	x 127,5	140/050
Leerlaufkraftstoffdüse	155	120	140	50	140
Leerlaufluftdüsenbohrung	—	—	50	—	—
Zusatzkraftstoffdüse	135	—	150	—	—
Zusatzkraftstoffdüsenbohrung	—	—	—	—	—
Leerlaufabschaltventil	ja 12 V	—	ja 12 V	ja 12 V mit Düse	—
Schwimmernadelventil	mm Ø	1,2	1,2	1,2	1,2
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	0,5	1,0	1,0	1,0
Schwimmengewicht	g	7,0	7,0	7,0	7,0
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,25—0,40	0,25—0,40	0,5 ± 0,15	0,5 ± 0,15
Splintstellung/Scheibe		2	2	Mitte	Mitte
Rücklaufbohrung		0,3	0,3	—	—
Anreicherung		—	—	50/0,8	50/0,8
Anreicherungsrohr: Höhe von der Trennfuge		—	13	—	—
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	9	8,5	12	12
Drosselklappenspalmaß		0,9	0,7	0,8/35	0,8/35

III. Vergasereinstellung und Düsenbestückung Typ 4

Fahrzeug	Typ 4				
Ausführung	Schaltgetriebe				
Motor Hubvolumen und Leistung Motor-Nummer	1679 cm ³ –68 PS				
	bis V 0 053 449		ab Z 000 001		
Vergaser-Typ Solex	34 PDSIT-2 (links)	34 PDSIT-3 (rechts)	34 PDSIT-2 (links)	34 PDSIT-3 (rechts)	
Ersatzteile-Nr. Nummer des Änderungszustandes	021 129 027 VW 210-1	021 129 028 VW 211-1	021 129 027 A VW 232-1	021 129 028 A VW 233-1	
Luftrichter	mm Ø	26	26	26	26
Hauptdüse		x 135	x 135	x 132,5	x 132,5
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		150	175	160	160
Leerlaufkraftstoffdüse mit Absperrventil		55	55	–	–
Leerlaufdüsenbohrung		–	–	130	130
Schwimmernadelventil mit Kugel	mm Ø	1,2	1,2	1,2	1,2
Dichtung für Schwimmernadelventil	mm	0,5	0,5	0,5	0,5
Schwimmengewicht	g	7,0	7,0	7,0	7,0
Pumpenfördermenge	cm ³ /Hub	0,7–0,9	0,7–0,9	0,7–0,9	0,7–0,9
Splintstellung/Scheibe	mm	Mitte/0,5	Mitte/0,5	Mitte/0,5	Mitte/0,5
Rücklaufbohrung		–	–	–	–
Drosselklappenspaltmaß	mm	0,8	0,8	0,7	0,7
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungspumpe von Gehäusetrennfläche	mm	12,5	12,5	12,5	12,5

Fahrzeug	Typ 4			
Ausführung	Automatik			
Motor Hubvolumen und Leistung Motor-Nummer	1679 cm ³ —68 PS			
	bis V 0053 448		ab Z 000 002	
Vergaser-Typ Solex	34 PDSIT-2 (links)	34 PDSIT-3 (rechts)	34 PDSIT-2 (links)	34 PDSIT-3 (rechts)
Ersatzteile-Nr. Nummer des Änderungszustandes	021 129 031 VW 208-1	021 129 032 VW 209-1	021 129 027 B VW 234-1	021 129 028 B VW 235-1
Lufttrichter	mm ϕ	26	26	26
Hauptdüse		x 135	x 135	x 132,5
Ausgleichluftdüse mit Mischrohr		150	175	160
Leerlaufkraftstoffdüse mit Absperrventil		55	55	—
Leerlaufdüsenbohrung		—	—	130
Schwimmernadelventil mit Kugel	mm ϕ	1,2	1,2	1,2
Dichtung für Schwimmernadelventil	mm	0,5	0,5	0,5
Schwimmengewicht	g	7,0	7,0	7,0
Pumpenfördermenge	cm ³ /Hub	0,7—0,9	0,7—0,9	0,4—0,6
Splintstellung/Scheibe	mm	Außen/1,5	Außen/1,5	Mitte/0,5
Rücklaufbohrung		—	—	0,35
Drosselklappenspaltmaß	mm	0,8	0,8	0,9
Abstand des Einspritzrohres der Beschleunigungs- pumpe von Gehäusetrennfläche	mm	12,5	12,5	12,5

IV. Vergasereinstellwerte und Düsenbestückung Modell 481

Fahrzeug		Modell 481	
Ausführung		Schaltgetriebe	
Motor		1,6 l/75 PS	1,6 l/90 PS
Hubvolumen und Leistung ab Motor-Nr.		DB 0 000 001	DA 0 000 001
Vergaser-Typ Solex		40 DDH	
Ersatzteile-Nr.		028 129 027 A	028 129 025 B
Nummer des Änderungszustandes		—	—
Luftrichter	mm ϕ	23	27,5
Hauptdüse		117,5	135
Luftkorrekturdüse mit Mischrohr		165 mit Bund	140 ohne Bund
Leerlaufkraftstoffdüse		60	65
Leerlaufluftdüsenbohrung		140	110
Starterkraftstoffdüse		150	150
Pumpenspritzrohr		40	40
Schwimmernadelventil	mm ϕ	2,0	2,0
Kraftstoffniveau		16 \pm 1	16 \pm 1
Dichtung unter Schwimmernadelventil	mm	0,5	0,5
Dichtung unter Gewindestück	mm	1,5	1,5
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,95 \pm 0,1	0,85 \pm 0,1

V. Vergasereinstellwerte und Düsenbestückung Industrie-Motoren

Motor-Typ		Nur 122/1 (bis Juli 1954)	122/1 und 122/2	
Vergaser-Typ		26 VFIS		
Ersatzteile-Nr.		– (1)	– (1)	122 129 021 D 122 129 021 F (2)
Regelgenauigkeit		–	8 %	8 % (4)
Drehzahlbereich U/min		–	1500 (5)	1800–3600
Lufttrichter	mm ϕ	19,0	18,0	20,0
Hauptdüse		100	95	100
Ausgleichluftdüse		190	190	160 (6)
Leerlaufkraftstoffdüse		g 45	g 45	g 45
Leerlaufluftdüse	mm ϕ	1,0	1,0	1,0
Kraftstoffdüse für Pumpe		–	–	–
Luftkorrekturdüse für Pumpe		–	–	–
Mischrohr		0	10	10
Mischrohrträger	mm ϕ	5,3	5,3	5,3
Schwimmernadelventil	mm ϕ	1,5	1,5	1,5
Schwimmengewicht	g	12,5	12,5 (8)	12,5 (8)
Pumpenfördermenge	cm ³ /Hub	–	–	–
Drosselklappenspaltmaß	mm	–	–	–

122/1		<ol style="list-style-type: none"> 1) Als Ersatzteil nur 122 129 021 D (Düsenbestückung umrüsten) 2) Vergaser mit geändertem Drosselklappenhebel ab Motor-Nr. 122-161 066, 126-018 088, 124-003 278 3) Anschluß für Unterdruckleitung mit N13 080.1 verschließen 4) Bei Veränderung der Drosselklappenstellung auch mit 5 % 5) Übersetzung Riemenscheibe/Reibrad 1:2,33 6) Bei Typ 122/2:170 7) Bei hängendem Ölbadluftfilter: 180 8) Ab Feb. 55 (Typ 122/1): Nur noch Kunststoff-Schwimmer 5,7 g
(bis Juli 1954)	122/2	
28 PCI		
111 129 023 (3)		
(bis Juli 1954)	113 129 023 A (3)	
ohne Regler		
21,5	21,5	
122,5	117,5	
200	195 (7)	
g 50	g 50	
0,8	0,8	
50	0,5	
2,0	2,0	
29	29	
5,0	5,0	
1,5	1,5	
5,7	5,7	
0,4–0,6	0,4–0,6	
–	–	

Motor-Typ		126 und 126 A		126
Vergaser-Typ		26 VFIS	28 VFIS	32 PCI
Ersatzteile-Nr.		126 129 021 A 126 129 021 E (1)	126 129 021 126 129 021 G (1)	126 129 021 B
Regelgenauigkeit		5 %	8 %	ohne Regler
Drehzahlbereich U/min		–	–	
Luftrichter	mm ϕ	21,0	22,0	24,0
Hauptdüse		105	107,5	120
Ausgleichluftdüse		160	150	110
Leerlaufkraftstoffdüse		g 45 (4)	g 45 (4)	g 45 (4)
Leerlaufluftdüse	mm ϕ	1,7	1,3	1,7
Kraftstoffdüse für Pumpe		–	–	0,5
Luftkorrekturdüse für Pumpe		–	–	2,0
Mischrohr		10	10	28
Mischrohrträger	mm ϕ	5,3	5,5	5,3
Schwimmernadelventil	mm ϕ	1,5	1,5	1,5
Schwimmengewicht	g	5,7	5,7	5,7
Pumpenfördermenge	cm ³ /Hub	–	–	0,9–1,1
Drosselklappenspaltmaß	mm	–	–	–



126 A	124	124 A	
32 PCI	28 VFIS		32 PHN-1
126 129 021 C (2)	124 129 021 B	124 129 021 C 124 129 021 D (1)	124 129 025 (3)
ohne Regler	8 %		ohne Regler
	—		
24,0	22,0	22,0	23,5
120	107,5	110	130
120	140	160	105
g 45 (4)	g 45 (5)	g 45 (5)	g 50 (5)
1,7	0,8	0,8	1,4
0,5	—	—	0,7
2,0	—	—	—
28	23	23	48
5,3	5,3	5,3	—
1,5	1,5	1,5	1,5
5,7	5,7	5,7	12,5
0,9–1,1	—	—	0,8–1,0 (6)
—	—	—	0,8–0,9

1) Vergaser mit geändertem Drosselklappenhebel ab Motor-Nr. 122-161 066, 126-018 088, 124-003 278

2) Ist ab 01.1968 entfallen; Ersatz 126 129 021 H mit Leerlaufdüse 1,2

3) Als Ersatzteil nur 311 129 025 D. Dazu Ausgleichdüse umrüsten.

4) Mit handbetätigtem, bzw. elektromagnetischem Absperrventil.

5) Mit elektromagnetischem Absperrventil

6) Einstellbar

VI. Kraftstoffpumpen

Typ	ab Motor-Nr.	Ersatzteile-Nr.	Kennzeichnung	Mindest-Fördermenge (1)		Maximal-Förderdruck m Ws
				cm ³ /min	U/min	
1	ab Prod.-Beginn 1 976 996 (2)	111 127 025 B	— —	167 267	1000–3000 3000–3400	0,9–1,3 1,8
	5 000 001 7 777 338	211 127 025	— VW 3	300	3400	2,5
	D/F 0 000 001 (3)	113 127 025 A	VW 7	400	3400	2,5
2 (1500/1600)	ab Prod.-Beginn 394 900 (2)	111 127 025 B	— —	167 267	1000–3000 3000–3400	0,9–1,3 1,8
	3 403 348 7 777 338	211 127 025	— VW 3	300	3400	2,5
	ab Prod.-Beginn			400	3800	2,5
3	ab Prod.-Beginn 0 277 034	311 127 025	— VW 2	350	3800	3,5
	K/T 0 000 001	311 127 025 A (5)	VW 6	400	3800	3,5
4	ab Prod.-Beginn	021 127 025	VW 10	400	3800	3,5

(1) Über Schwimmernadelventil 1,5 mm ϕ (bei 1,2 mm ϕ bei Typ 3-Zwei-Vergaser)

(2) Fahrgestell-Nr.

(3) Und Typ 1/1500 ab Motor-Nr. H 0 204 001



Typ	ab Motor-Nr.	Ersatzteile-Nr.	Kennzeichnung	Mindest-Fördermenge (1)		Maximal-Förderdruck m Ws
				cm ³ /min	U/min	
Modell 481	ab Prod.-Beginn	028 127 025	VW 12	460	4000	3,5
122	ab Prod.-Beginn	111 127 025 B	—	167	1000—3000	0,9—1,3
	122—045 787		—	267	3000—3400	
	122—073 001	211 127 025	—	300	3400	2,5
	122—119 334		VW 3	400	3400	2,5
122—148 421	113 127 025 A	VW 7				
126 (126 A)	ab Prod.-Beginn	211 127 025	—	400	3800	2,5
	126—008 186		VW 3			
	126—013 846	113 127 025 A	VW 7			
124 (M 999) (2) 124 A (M 999) (2)	ab Prod.-Beginn	124 127 025	VW 4	400	3800	2,5
	ab Prod.-Beginn	311 127 025	VW 2			3,5
	124—002 864	124 127 025 A(3)(4)	VW 8			2,5
	124—002 864	311 127 025 A (3)	VW 6			3,5

(1) Über Schwimmernadelventil 1,5 mm ϕ (bei 1,2 mm ϕ Typ 3-Zwei-Vergaser)

(2) Ausstattung ohne Drehzahlregler

(3) Pumpe ist mit einer Schutzkappe (Ersatzteile-Nr. 311 127 195 A) ausgestattet

(4) Als Ersatzteil nur 113 127 025 A. Dazu Pumpenoberteil um 60° nach rechts versetzen und Schutzkappe wie unter (3) verwenden

VORDERACHSE

I. Toleranzen, Verschleißgrenzen und Einstellwerte

a-Drehfederstäbe						
Einsatz ab Fg.-Nr.	Typ	Blattzahl	Lage	∅	Länge	Anstellwinkel
1-0517 305	1	8 8	oben unten	— —	941,5	$49^{\circ} \pm 1^{\circ}$ $53^{\circ}30' \pm 1^{\circ}$
116 000 001		10 10 (1)	oben unten	— —	954	$44^{\circ} \pm 30'$ $35^{\circ}30' \pm 30'$
(bis Fg.-Nr. 20-117 901)	21, 23 und 26	4 5	oben unten	— —	980	$17 - 18^{\circ}$
	22, 24 und 27	5 5	oben unten	— —	980	$23 - 24^{\circ}$
20-117 902	2	9 9	oben unten	— —	980	$37^{\circ} \pm 30'$
218 000 001	2	9 9	oben unten	— —	980	$56^{\circ} \pm 30'$
210 2 000 001	2	9 9	oben unten	— —	980	$60^{\circ} + 1^{\circ} (2)$
0 000 001	3	—	—	14,9	859	$39^{\circ}10' + 50'$

b-Stabilisator (Typ 3)

Modell	ab Fahrgestell-Nr.	Stab- ϕ	Anmerkungen
31, 34, 36/460 kg (3)	311 000 001	11,0	
36/375 kg	311 000 002	13,7	
36/375 kg	317 000 002	11,0	Einsatz Ausgleichfeder
36 Automatik	bis 368 149 833	11,0	Bei Ersatz ab Fahrgestell-Nr. 368 000 002 Stab mit 13,7 mm ϕ
36 Automatik	368 149 834	13,7	
31, 34, 36 außer 36/465 kg	319 000 001	13,7	Einsatz Schräglenkerachse

- (1) Modell 181: 10 Blatt, jedoch unterschiedliche Ausführung (siehe Reparaturleitfaden)
- (2) Federstäbe sind vorgespannt, weißer Farbpunkt auf Stirnseite liegt in Fahrtrichtung links
- (3) Ab August 1964: 465 kg

V

c-Federbein			
	Typ 1/1302	Typ 4	Modell 481
1 – Schraubenfeder	(1)	(1)(2)	(1)(2)
2 – Gesamtwindungszahl	10,5	8	5,5
3 – Federnde Windungen	9	6,5	5,1
4 – Mittlerer Windungsdurchmesser	110 mm	129 mm	160 mm
5 – Drahtdurchmesser	10,45 mm	12,35 mm	13,2 mm
6 – Länge unbelastet	426 mm	392 mm	406 mm
7 – Stoßdämpfer, Kolben-Durchmesser	32 mm	32 mm	mm
8 – Stoßdämpfer, größter Hub	175 mm	180 mm	mm

(1) Bei Erneuerung der Feder Farbkennzeichnung beachten: Feder steht in 3 Gruppen zur Verfügung. Es dürfen an einer Achse nur Federn mit gleicher Kennzeichnung eingebaut werden. (Siehe Tabelle auf Seite 49)

(2) Vorne und hinten unterschiedlich

d-Federtabelle

Typ bzw. Modell	Gruppe	Federkennzeichnung	Federkraft in kg
1/1302	1	1 roter Farbstrich	227 – 233
	2	2 rote Farbstriche	234 – 240
	3	3 rote Farbstriche	241 – 247
41 41/42/46 42/46	1	1 gelber Farbstrich	319 – 327
	2	2 gelbe Farbstriche	328 – 337
	3	3 gelbe Farbstriche	338 – 346
481	1	1 Farbstrich	262 – 269
	2	2 Farbstriche	269 – 277
	3	3 Farbstriche	277 – 284

V

Benennung	Typ 1		Typ 2	
	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze
e - Achskörper und Traghebel				
1 - Traghebellagerung im Achskörper				
a) Sitz für Nadellager oben	45,97–45,99	–	56,97–56,99 (1)	–
Dazu Nadellager	46,0	–	56,96–56,99	–
Axialringe	–	–	57,17–57,19	–
Übergröße	46,17–46,19	–	57,17–57,19	–
Dazu Nadellager	46,2	–	–	–
Axialringe	–	–	–	–
b) Sitz für Nadellager unten	49,97–49,99	–	56,97–56,99 (1)	–
Dazu Nadellager	50,0	–	56,96–56,99	–
Übergröße	50,17–50,19	–	57,17–57,19	–
Dazu Nadellager	50,2	–	57,17–57,19	–
2 - Lagerbuchse für				
a) Traghebel oben Aufreibmaß ϕ	37,20–37,25	37,38	43,2 –43,27	43,40
b) Traghebel unten Aufreibmaß ϕ	37,20–37,25	37,38	43,2 –43,27	43,40
3 - Traghebel Verwindung				
	max. 0,5 (5)	–	max. 0,3 (5)	–



Typ 3		Typ 4		Modell 481		
Beim Einbau (neu)	Verschleißgrenze	Beim Einbau (neu)	Verschleißgrenze	Beim Einbau (neu)	Verschleißgrenze	
43,97–43,99	—	—	—	—	—	1) Bis Fahrgestell-Nr. 217 148 459 54,97–54,99 (55)
44,0	—	—	—	—	—	2) Bis Fahrgestell-Nr. 0 127 587 46,97–46,99 (47,0) 47,17–47,19 (47,2)
44,15	—	—	—	—	—	
44,17–44,19	—	—	—	—	—	3) Ab Fahrgestell-Nr. Typ 1: 116 000 001 Typ 2: 218 000 001 Typ 3: 315 000 001 Metallbuchsen, die nicht mehr aufgerieben werden dürfen
44,2	—	—	—	—	—	
44,35	—	—	—	—	—	
49,97–49,99	—	—	—	—	—	
50,0	(2)	—	—	—	—	
50,17–50,19						
50,2	—	—	—	—	—	4) Gilt nur für Metallbuchsen
35,15–35,20	32,38	—	—	—	—	5) Ab Fahrgestell-Nr. Typ 1: 116 000 001 Typ 2: 218 000 001 Typ 3: 0 000 001 muß bei der Prüfung mit VW 282 d der Prüfdorn auf der meßfläche aufliegen
33,17–33,22 (3)	33,38 (4)	—	—	—	—	
— (5)	—	—	—	—	—	

Benennung	Typ 1		Typ 1/1302	
	Beim Einbau (neu)	Ver- schleiß- grenze	Beim Einbau (neu)	Ver- schleiß- grenze
f - Trag- und Führungsgelenke, Achsschenkel, Bundbolzen				
1- Führungsgelenke Spiel	—	—	spielfrei (1)	fühlbares Spiel (2)
Traggelenke oben (3) Spiel	max. 0,5 (4)	2,0	—	—
Traggelenke unten Spiel	max. 0,5 (4)	1,0 (5)	—	—
2- Achsschenkel/Radlagerzapfen Verbiegung	0,15 (6)	—	0,15 (6)	—
Achsschenkel/Anlagefläche für Festsattel Verbiegung	± 0,05 (6)	—	± 0,05 (6)	—
Achsschenkel/Radlagerzapfen mit Schiebelehre und Anschlagwinkel Verbiegung	—	—	0,25 (8)	—
Achsschenkel/Abstand Anlagefläche für Brems- trägerblech bzw. Abdeckblech bis Außenkante Bohrung für Spurstangenkopf	92,7–93,3 (7)	—	54,2–54,7	—
3- Achsschenkelbolzen/Buchse Spiel radial	0,2 –0,05	0,08	—	—
Achsschenkel/Lagerbügel Pressung	0,00–0,04	—	—	—
4- Lagerbolzen	—	—	—	—
Lagerbolzen/Buchse Spiel radial	—	—	—	—
bis Fahrgestell-Nummer 999 304:	—	—	—	—
Lagerbolzen/Messingbuchse Spiel radial	—	—	—	—

(1) Ohne Belastung des Kugelbolzens; beim Prüfen mit dem Gelenkhebel VW 281 a: 1,0 mm

(2) Ohne Belastung des Kugelbolzens; beim Prüfen mit dem Gelenkhebel VW 281 a: 2,5 mm

(3) Nur Typ 2: Nach dem Erneuern durch dreimaliges Ansetzen von VW 471 Gelenk mit je 6 to. 9 mal verstemmen

(4) Modell 181: max. 0,3 mm

(5) Modell 181: 2,0 mm

(6) Gemessen mit VW 258 k/p

(7) ab Fg.-Nr. 118 857 240

(8) An mindestens 3 Punkten am Umfang gemessen



Typ 2		Typ 3		Typ 4		Modell 481	
Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze	Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze	Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze	Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze
—	—	spielfrei (1)	fühlbares Spiel (2)	spielfrei (1)	fühlbares Spiel (2)	—	fühlbares Spiel (3)
max. 0,3	2,0	—	—	—	—	—	—
max. 0,3	2,0	max. 0,5	2,0	—	—	—	—
—	—	0,3 (4)	—	0,15 (4)	—	—	—
—	—	± 0,05 (4)	—	± 0,05 (4)	—	—	—
0,4 (5)	—	—	—	0,25 (5)	—	—	—
110,5–111,5 (6)	—	—	—	132,3–132,6	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
23,97–23,95	0,10	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
0,02–0,05	0,10	—	—	—	—	—	—

- (1) Ohne Belastung des Kugelbolzens; beim Prüfen mit dem Gelenkhebel VW 281 a: 1,0 mm
(2) Ohne Belastung des Kugelbolzens; beim Prüfen mit dem Gelenkhebel VW 281 a: 2,5 mm
(3) Ohne Belastung des Kugelbolzens; beim Prüfen mit einem Montierhebel: 2,5 mm
(4) Gemessen mit VW 258 k/p
(5) an mindestens 3 Punkten am Umfang gemessen
(6) Scheibenbremse

Benennung	Typ 1		Typ 1/1302	
	Beim Einbau (neu)	Ver- schleiß- grenze	Beim Einbau (neu)	Ver- schleiß- grenze
5 - Lagerbolzen/Abstandstück ohne Gummidichtringe Spiel axial	—	—	—	—
6 - Bundbolzen	17,94–17,91	17,80	—	—
ab Fahrgestell-Nr. 1 144 303	—	—	—	—
7 - Radlager, groß	Innen ϕ 29,00–29,01 (1)	—	29,00–29,01	—
.....	Außen ϕ 50,29–50,32 (2)	—	50,29–50,32	—
8 - Radlager, klein	Innen ϕ 17,46–17,48 (3)	—	17,46–17,48	—
.....	Außen ϕ 39,88–39,90 (4)	—	39,88–39,90	—
9 - Sitz für Radlager groß	auf Radlagerzapfen 28,98–29,00 (5)	—	28,98–29,00	—
.....	in Bremsstrommel bzw. Scheibe 50,25–50,28 (6)	—	50,25–50,28	—
.....	in Radlagergehäuse —	—	—	—
10 - Sitz für Radlager klein	auf Radlagerzapfen 17,45–17,46 (7)	—	17,45–17,46	—
.....	in Bremsstrommel- bzw. Scheibe 39,84–39,87 (8)	—	39,84–39,87	—
11 - Radlagerspiel	0,03–0,12 (9)	—	0,03–0,12 (21)	—

(1) bis Fg. Nr. 115 999 000: 25,0 –25,01 mm ϕ
bis Fg. Nr. 118 857 239: 26,99–27,0 mm ϕ
(2) bis Fg. Nr. 115 999 000: 61,99–62,0 mm ϕ
(3) bis Fg. Nr. 115 999 000: 20,0 –20,1 mm ϕ
(4) bis Fg. Nr. 115 999 000: 51,99–52,0 mm ϕ
(5) bis Fg. Nr. 115 999 000: 24,99–25,00 mm ϕ
bis Fg. Nr. 118 857 239: 26,97–26,98 mm ϕ
(6) bis Fg. Nr. 115 999 000: 61,97–61,99 mm ϕ
(7) bis Fg. Nr. 115 999 000: 19,98–19,99 mm ϕ
(8) bis Fg. Nr. 115 999 000: 51,97–51,99 mm ϕ
(9) Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze anstreben (0,03–0,06 mm)



Typ 2		Typ 3		Typ 4		Modell 481	
Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze	Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze	Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze	Beim Einbau (neu)	Ver-schleiß-grenze
max. 0,15	—	—	—	—	—	—	—
19,92—19,91	19,78	—	—	—	—	—	—
21,92—21,91	21,78	—	—	—	—	—	—
31,75—31,77	—	29,00—29,01 (1)	—	29,00—29,01	—	29,99—30,0	—
59,13—59,16	—	50,29—50,32	—	50,29—50,32	—	59,99—60,0	—
19,02—19,07	—	17,46—17,48	—	17,46—17,48	—	—	—
45,24—45,26	—	39,88—39,90	—	39,88—39,80	—	—	—
31,73—31,75	—	28,98—29,00 (2)	—	28,98—29,00	—	—	—
59,09—59,12	—	50,25—50,28	—	50,25—50,28	—	—	—
—	—	—	—	—	—	59,93—59,96	—
19,03—19,05	—	17,45—17,46	—	17,45—17,46	—	—	—
45,20—45,22	—	39,84—39,87	—	39,84—39,87	—	—	—
0,03—0,12 (3)	—	0,03—0,12 (3)	—	0,03—0,12 (3)	—	spielfrei	—

(1) Bis Fg.-Nr. 318 189 212: 26,99—27,0 mm Ø

(2) Bis Fg.-Nr. 318 189 212: 26,97—26,98 mm Ø

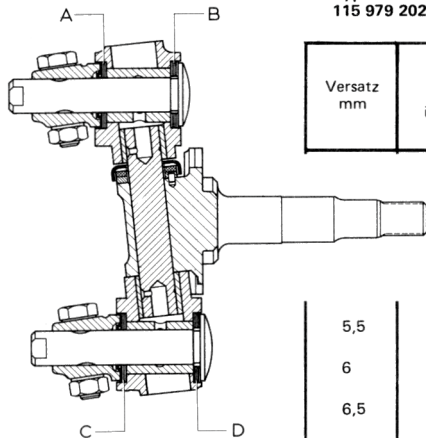
(3) Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze anstreben (0,03—0,06 mm)

g - Anordnung der Beilegscheiben (nur für Typ 1 und 2)

Typ 1 ohne Bundbolzenabdichtung (bis Fg.-Nr. 2921 551)

Versatz mm	Anzahl der Scheiben am				Anmerkung
	oberen Traghebel		unteren Traghebel		
	innen (A)	außen (B)	innen (C)	außen (D)	
5	3	7	7	3	An einem Bundbolzen müssen immer zusam- men 10 Beilegscheiben eingebaut sein.
5,5	4	6	7	3	
6	4	6	6	4	
6,5	5	5	6	4	
7	5	5	5	5	
7,5	6	4	5	5	
8	6	4	4	6	
8,5	7	3	4	6	
9	7	3	3	7	

Typ 1 mit Bundbolzenabdichtung (ab Fg.-Nr. 2921 552 bis Fg.-Nr. 115 979 202) und Typ 2 bis Fg.-Nr. 217 148 459



Versatz mm	Anzahl der Scheiben am oberen Traghebel				Anmerkung
	innen (A)	außen (B)	innen (C)	außen (D)	
5,5	2	6	5	3	An einem Bundbolzen müssen immer zusam- men 8 Beilegscheiben und ein Schutzsteller eingebaut sein.
6	2	6	4	4	
6,5	3	5	4	4	
7	3	5	3	5	
7,5	4	4	3	5	
8	4	4	2	6	
8,5	5	3	2	6	



II. Sollwerte für Wagenvermessung

10 Winkelminuten entsprechen einem Spurmaß	beim 14''-Reifen von	1,1 mm
	beim 15''-Reifen von	1,2 mm
	beim 16''-Reifen von	1,3 mm

Bei allen Spurwerten bedeuten die Vorzeichen: + Vorspur, – Nachspur

Prüfbedingungen:

Vorschriftsmäßige Justierung des Gerätes und der Radspiegel
 Leergewicht des Fahrzeuges
 Vorschriftsmäßiger Reifendruck (für zulässiges Gesamtgewicht)

Achsen entspannt

Wagen einwandfrei ausgerichtet

Benennung	Sollwert
Typ 1 Bundbolzen- und Kugelgelenkachse (außer 1/1302)	
1 - Gesamtspur der Vorderräder ungedrückt	+ 30' ± 15'
2 - Gesamtspur der Vorderräder gedrückt	bzw. + 1,8 bis +5,4 mm + 5' ± 15'
3 - Größe der Kraft zum Drücken der Vorderräder	bzw. –1,2 bis +2,4 mm 10 ± 2 kg
4 - Höchstzulässiger Unterschied zwischen Gesamtspur gedrückt und ungedrückt	max. 25'
5 - Sturz der Vorderräder in Geradeausstellung	
ab Fg.-Nr. 116 000 001	0° 30' ± 20'
bis Fg.-Nr. 115 979 202	0° 40' ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	30'
6 - Spurdifferenzwinkel bei 20° Lenkeinschlag nach links und rechts (ungedrückt)	
a) ab Fg. 116 000 001	
alle Linkslenker-Modelle	nach links –1° 20' ± 30'
	nach rechts –2° 10' ± 30'
alle Rechtslenker-Modelle	nach links –2° 15' ± 30'
	nach rechts –1° 35' ± 30'

Benennung	Sollwert
b) bis Fg.-Nr. 115 979 202	-2° ± 30'
c) Export-Limousine u. Cabriolet (nur Linkslenkung) bis Fg.-Nr. 1 430 497 nach links Standard-Limousine (nur Linkslenkung) bis Fg.-Nr. 4 630 937 nach rechts Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	-1° 40' ± 30' -2° 30' ± 30' max. 1°
d) Export-Limousine u. Cabriolet (nur Rechtslenkung) bis Fg.-Nr. 2 256 906 Karmann-Ghia-Modelle bis Fg.-Nr. 1 644 421	-2° ± 1°
7 - Versatz der Radlagerzapfen zueinander in Fahrtrichtung	max. 8 mm
8 - Nachlaufwinkel eines Rades entspricht dem Sturzunterschied eines Rades beim Lenkeinschlag von 20°links nach 20°rechts	3° 20' ± 1° 2° 15' ± 40'
Typ 1/1302 (Federbeinachse)	
9 - Gesamtspur der Vorderräder ungedrückt	+ 30' ± 15' bzw. +2,4 bis + 4,8 mm
10 - Gesamtspur der Vorderräder gedrückt	+ 10' ± 10' bzw. 0 bis + 2,4 mm
11 - Größe der Kraft zum Drücken der Vorderräder	10 ± 2 kg
12 - Höchstzulässiger Unterschied zwischen Gesamtspur gedrückt und ungedrückt	max. 25'
13 - Sturz der Vorderräder in Geradeausstellung	+ 20' 1° - 40'
14 - Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	30'
15 - Spurdifferenzwinkel bei 20°Lenkeinschlag nach links und rechts (ungedrückt) alle Linkslenker-Modelle alle Rechtslenker-Modelle	-30' ± 30' +30' ± 30'



Benennung	Sollwert
16 - Versatz der Radlagerzapfen zueinander in Fahrtrichtung	max. 11 mm
17 - Nachlaufwinkel eines Rades (1) entspricht dem Sturzunterschied eines Rades beim Lenkeinschlag von 20° links nach 20° rechts	2° ± 35' 1° 30' ± 30'
18 - Sturz der Hinterräder bei vorschriftsmäßiger Federstrebeneinstellung (nach wenigstens 500 km Laufleistung)	
a) Fahrzeuge mit Schräglenker-Hinterachse alle Modelle	-1° 20' ± 40'
b) Fahrzeuge mit Pendelachse	
Modell 11 ab Fg.-Nr. 117 000 001 zulässiger Mindeststurz	1° ± 1° -1°
Modell 14 ab Fg.-Nr. 147 000 003	15' ± 1°
Modell 15 ab Fg.-Nr. 157 000 002 zulässiger Mindeststurz	-1° 30'
alle Modelle bis Fg.-Nr. 116 1021 298 zulässiger Mindeststurz	+ 2° 30' ± 1° 0°
alle Modelle bis Fg.-Nr. 2 528 668 zulässiger Mindeststurz	+ 3° ± 30' + 2°
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	
alle Modelle mit Schräglenker-Hinterachse	45'
alle Modelle mit Pendelachse	20'
19 - Gesamtspur der Hinterräder bei vorgeschriebenem Radsturz	
alle Modelle mit Schräglenker-Hinterachse	0° ± 15'
alle Modelle mit Pendelachse	-5' ± 10'
20 - Höchstzulässige Abweichung der Laufrichtung	max. 10'

(1) bei waagerechter Lage des Fahrzeuges gemessen



Benennung	Sollwert
Typ 2	
1 - Gesamtspur der Vorderräder ungedrückt ab Fg.-Nr. 218 000 001 bis Fg.-Nr. 217 148 459	+ 15' ± 15' bzw. 0 bis + 3,3 mm + 5' ± 10' bzw. -1,1 bis +2,2 mm
2 - Gesamtspur der Vorderräder gedrückt ab Fg.-Nr. 218 000 001 bis Fg.-Nr. 217 148 459	+ 5' ± 15' -5' ± 10'
3 - Größe der Kraft zum Drücken der Vorderräder	15 ± 3 kg
4 - Höchstzulässiger Unterschied zwischen Gesamtspur gedrückt und ungedrückt	max. 25'
5 - Sturz der Vorderräder in Geradeausstellung ab Fg.-Nr. 218 000 001 bis Fg.-Nr. 217 148 459	+ 40' ± 20' + 40' ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	30'
6 - Spurdifferenzwinkel bei 20° Lenkeinschlag nach links und rechts (ungedrückt)	-2° 30' ± 30'
7 - Versatz der Radlagerzapfen zueinander in Fahrtrichtung	max. 8 mm
8 - Nachlaufwinkel eines Rades ab Fg.-Nr. 218 000 001 bis Fg.-Nr. 217 148 459	3° ± 40' max. 1°
entspricht dem Sturzunterschied eines Rades beim Lenkeinschlag von 20° links nach 20° rechts ab Fg.-Nr. 218 000 001 bis Fg.-Nr. 217 148 459	2° ± 25' max. 40'

Benennung		Sollwert
9 - Sturz der Hinterräder bei vorschriftsmäßiger Federstrebeneinstellung (nach wenigstens 500 km Laufleistung)		
a) Fahrzeuge mit Schräglenker-Hinterachse	alle Modelle, außer 21 F und 27	$-50' \pm 30'$
	Modell 21 F	$-2^\circ \pm 30'$
	Modell 27	$-1^\circ 30' \pm 30'$
b) Fahrzeuge mit Pendelachse	Modell 21, 261–264	$+ 4^\circ \pm 30'$
	Modell 23, 265–268	$+ 3^\circ 30' \pm 30'$
	Modell 22,24,25,27 und 28	$+ 3^\circ \pm 30'$
	Modell 21 F (ab Fg.-Nr. 425 460)	$+ 4^\circ 30' \pm 20'$
	Modell 27 (ab Fg.-Nr. 736 388) (bis Fg.-Nr. 736 387)	$+ 3^\circ \pm 30'$
	alle Modelle bis Fg.-Nr. 117 901	$+ 1^\circ 50' \pm 20'$
	Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	$20'$
10 - Gesamtspur der Hinterräder bei vorgeschriebenem Radsturz		
a) Fahrzeuge mit Schräglenker-Hinterachse	alle Modelle außer 21 F	$+ 10' \pm 20'$
	Modell 21 F	$-10' \pm 20'$
b) Fahrzeuge mit Pendelachse		$-25' \pm 25'$
11 - Höchstzulässige Abweichung der Laufrichtung		
	alle Modelle mit Schräglenker-Hinterachse	max. $10'$
	alle Modelle mit Pendelachse	max. $13'$

Benennung	Sollwert
Typ 3	
1 - Gesamtspur der Vorderräder ungedrückt	+ 40' ± 15' bzw. +3 bis +6,6 mm
2 - Gesamtspur der Vorderräder gedrückt	+ 30' ± 15' bzw. +1,8 bis +5,4 mm
3 - Größe der Kraft zum Drücken der Vorderräder	10 ± 2 kg
4 - Höchstzulässiger Unterschied zwischen Gesamtspur gedrückt und ungedrückt	20'
5 - Sturz der Vorderräder in Geradeausstellung Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	1° 20' ± 20' 20'
6 - Spurdifferenzwinkel bei 20° Lenkeinschlag nach links und rechts (ungedrückt) a) alle Linkstenker-Modelle nach links nach rechts b) alle Rechtstenker-Modelle nach links nach rechts	-40' ± 30' -10' ± 30' -30' ± 30' -20' ± 30'
7 - Versatz der Radlagerzapfen zueinander in Fahrtrichtung	max. 8 mm
8 - Nachlaufwinkel eines Rades entspricht dem Sturzunterschied eines Rades beim Lenkeinschlag von 20° links nach 20° rechts	4° ± 40' 2° 40' ± 25'



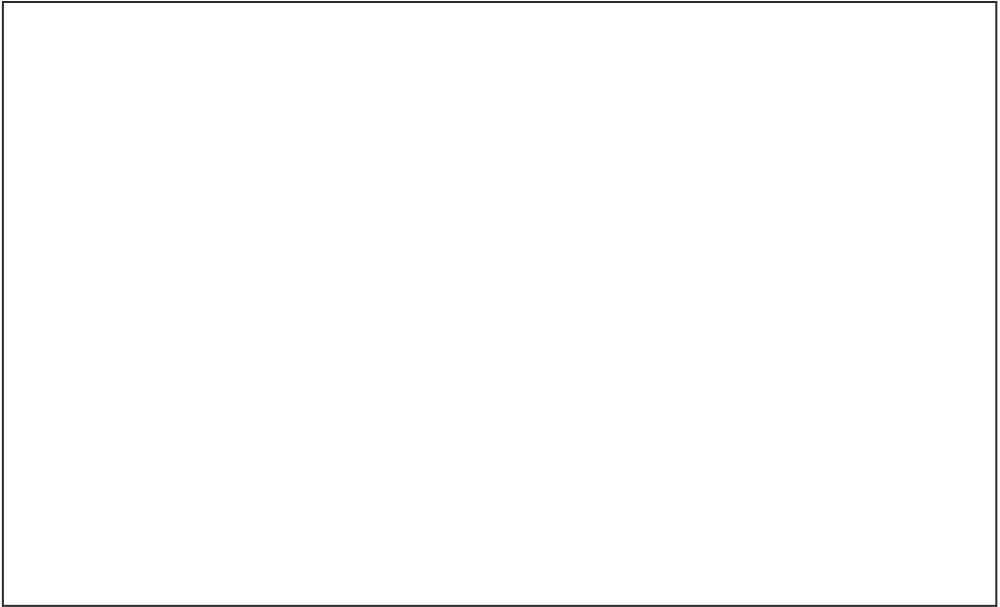
Benennung		Sollwert
9 - Sturz der Hinterräder bei vorschriftsmäßiger Einstellung der Federstreben (nach wenigstens 500 km Laufleistung)		
a) Fahrzeuge mit Schräglenker-Hinterachse	alle Modelle	$-1^{\circ}20' \pm 40'$
b) Fahrzeuge mit Pendelachse	Modell 31	ab Fg.-Nr. 317 000 001 } ab Fg.-Nr. 347 000 003 }
	und Modell 34	
	zulässiger Mindeststurz	$-30'$
	Modell 36	ab Fg.-Nr. 367 000 002
		zulässiger Mindeststurz
	alle Modelle	bis Fg.-Nr. 316 316 238
		zulässiger Mindeststurz
		Modell 31 und 34
		Modell 36/375 kg Nutzlast
		Modell 36/465 kg Nutzlast
		0°
		$+ 1^{\circ}$
		$+ 30'$
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten		
	alle Modelle mit Schräglenker-Hinterachse	$45'$
	alle Modelle mit Pendelachse	$30'$
10 - Gesamtpur der Hinterräder bei vorgeschriebenem Radsturz		
a) Fahrzeuge mit Schräglenker-Hinterachse	Modell 31 und 34	$+ 5' \pm 15'$
	Modell 36	$0' \pm 15'$
b) Fahrzeuge mit Pendelachse		$-5' \pm 10'$
11 - Höchstzulässige Abweichung der Laufrichtung		max. $10'$



Benennung	Sollwert
Typ 4	
1 - Gesamtspur der Vorderräder ungedrückt	+ 20' ± 15' bzw. + 0,6 bis + 4,2 mm
2 - Gesamtspur der Vorderräder gedrückt	0' ± 15' bzw. -1,8 bis + 1,8 mm
3 - Größe der Kraft zum Drücken der Vorderräder	10 ± 2 kg
4 - Höchstzulässiger Unterschied zwischen Gesamtspur gedrückt und ungedrückt	max. 25'
5 - Sturz der Vorderräder in Geradeausstellung Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	1° 10' + 25' – 30' 30'
6 - Spurdifferenzwinkel bei 20° Lenkeinschlag nach links und rechts (ungedrückt)	1° 20' ± 40'
7 - Nachlauf der Vorderräder entspricht dem Sturzunterschied eines Rades bei Lenkeinschlag von 20° links nach 20° rechts	1° 10' ± 35' 55' ± 25'
8 - Versatz der Radlagerzapfen zueinander in Fahrtrichtung	max. 11 mm
9 - Gesamtspur der Hinterräder (1)	+ 10' ± 15'
10 - Höchstzulässige Abweichung von der Laufrichtung	max. 10'
11 - Sturz der Hinterräder Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	-1° ± 30' (2) 30'
12 - Einstellung der Gelenkwellen Versatz Mitte Wagen zu Mitte Motor-Getriebe—Aggregat Mitte Meßbohrung links — Mitte Meßbohrung rechts Mitte Meßbohrung links — Mitte Gußrippe Getriebe Mitte Meßbohrung rechts — Mitte Gußrippe Getriebe	25 mm 1126 ± 1 mm 588 ± 0,5 mm 538 ± 0,5 mm

- (1) Nur bei eingesetzter Prüfvorrichtung VW 361 (dreiteilig) messen! Zeiger der Prüflehre VW 361/1 auf Mitte Gußrippe.
- (2) Unter Berücksichtigung der Querneigung des Fahrzeuges.

Benennung	Sollwert
Modell 481	
Gesamtspur der Vorderräder ungedrückt	+ 5' bis -10' bzw. +0,55 bis -1,1 mm
Gesamtspur der Vorderräder gedrückt	+ 15' + 5' bis -10' bzw. +1,1 bis +2,2 mm
Größe der Kraft zum Drücken der Vorderräder	10 ± 2 kg
Höchstzulässiger Unterschied zwischen Gesamtspur ungedrückt und gedrückt	max. 15'
Sturz der Vorderräder in Geradeausstellung	0° ± 45'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	1° 30'
Spurdifferenzwinkel bei 20° Lenkeinschlag nach links und rechts (ungedrückt)	1° 15' ± 30'
Versatz der Radlagerzapfen zueinander in Fahrtrichtung	max. 5 mm
Nachlaufwinkel eines Rades	0° ± 20'
entspricht dem Sturzunterschied eines Rades beim Lenkeinschlag von 20° links nach 20° rechts	0° ± 15'
Hinterachse	
Sturz der Hinterräder	-1° 10' ± 45'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten	1° 30'
Gesamtspur der Hinterräder	0° ± 25'
Höchstzulässige Abweichung von der Laufrichtung	max. 10'



III. Lenkung

Benennung		Typ 1	Typ 1/1302	Typ 2
1 - Lenkradumdrehungen (von Anschlag zu Anschlag)	ca.	2 1/2	2 3/4	2 3/4 (1)
2 - Drehmoment am Lenkrad (Spurstangen nicht angeschlossen)	cmkg	bis 20 (2)	—	8–10 (3)
3 - Gesamtreibmoment am Lenkrad (Spurstangen angeschlossen)	cmkg	—	—	—
4 - Übersetzung des Lenkgetriebes		19,4 (4)	17,8	15,0
5 - Gesamtübersetzung		14,34 (5)(6)	16,5	15,7

Typ 3	Typ 4	Modell 481	
2 3/4	3 1/2	4	(1) bis 20–117 902: ca. 2 1/4
–	–	16–20	(2) gilt nur für Spindellenkung im Neuzustand und nach Überholung, Lenkstockhebel nicht angeschlossen
–	–	23–30	(3) Lenkschubstange vom Lenkhebel abgenommen (4) Spindellenkung: 17,6
19,4	22,38	–	(5) Karmann Ghia: 14,14 – Kleinlieferwagen: 14,25
14,8	19,35	18,5	(6) Spindellenkung: 14,15



IV. Anzugsdrehmomente für Schrauben und Muttern

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
a - Vorderachse Typ 1				
(Bundbolzen- und Kugelgelenkachse)				
Vorderachse am Rahmen	M 12 x 1,5	8 G	8,8	5,0
Schraube für Stoßdämpfer an Seitenschild	M 12 x 1,5	10 K	10,9	3,0–3,5
Mutter für Stoßdämpfer an Seitenschild	M 10	6 G	8	2,0
Mutter für Stoßdämpfer am unteren Traghebel	M 10	6 G	8	3,0–3,5
Sechskantmutter für Traggelenke (1)	M 12 x 1,5 bzw. M 10 x 1	6 S	8	5,0–7,0 4,0–5,0
Innere Sechskantmutter für Vorderradlager	M 18 x 1,5	–	–	4,0
Äußere Gegenmutter dazu	M 18 x 1,5	–	–	7,0
Innen-Sechskantschraube an der Klemmutter	M 7	10 K	10,9	1,0–max. 1,3 (3)
Kronenmutter an Spurstange	M 12 x 1,5	8 G	10	3,0 (4)
Muttern für Lenkungsdämpfer an Spurstange (1)	M 10 x 1	6 G	8	2,5 (4)
	M 10 x 1	6 G	6	2,5
Schraube für Lenkungsdämpfer an Tragrohr	M 10	8 G	8,8	4,0–4,5
Gewindestift für Federstäbe	M 14 x 1,5	CK 15 KV	–	4,0–5,0
Gegenmutter für Gewindestifte	M 14 x 1,5	6 G	–	4,0–5,0
Festsattel an Achsschenkel	M 10	10 K	10,9	4,0
Klemmschraube für Bundbolzen an Traghebel	M 10	–	8,8	4,5
Modell 181				
Schraube für Vorderachsabstützung an Vorderachse	M 12 x 1,5	10 K	10,9	5,5–6,0
Schraube für Vorderachsabstützung an Rahmen	M 10	8 G	8,8	5,5–6,0

- (1) Selbstsichernde Muttern müssen nach einer Demontage ersetzt werden.
- (2) Zunächst innere Mutter mit 4,0 mkg anziehen, neues Sicherungsblech einlegen und Mutter um 72° lösen (Abstand von einer Radbolzenbohrung der Bremstrommel zur nächsten). Abschließend äußere Mutter mit 7,0 mkg dagegenziehen.
- (3) Zunächst Klemmutter anziehen, dabei Rad unbedingt drehen. Dann Klemmutter so weit lösen, bis vorgeschriebenes Axialspiel von 0,03 bis 0,12 mm (Halter VW 769 mit Meßuhr) erreicht ist. Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze von 0,03–0,06 mm anstreben. Abschließend Innen-Sechskantschraube mit vorgeschriebenem Drehmoment festziehen.
- (4) Bis Splintloch weiterdrehen.

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
b - Vorderachse Typ 1/1302 (Federbein-Achse)				
Sicherungsmutter für Federbeinlager an Stoßdämpfer	M 14 x 1,5	—	6	7,0–8,5 (1)
Achsschenkel und Führungsgelenk an Federbein	M 10	—	8.8	4,0
Innen-Sechskantschraube an Klemmutter	M 7	—	10.9	1,0–max. 1,3
Festsattel an Achsschenkel	M 10	—	10.9	4,0
Abdeckblech an Achsschenkel	M 7	—	5.6	0,5
Bremsträger an Achsschenkel	M 10	—	10.9	5,0
Federbein an Karosserie	M 8	—	6	2,0 (1)
Rahmenkopf an Karosserie	M 10	—	8.8	3,5
Querlenker an Rahmenkopf	M 10 x 1	—	10	4,0 (1)
Querlenker an Führungsgelenk	M 12 x 1,5	—	6	4,0 (1)
Stabilisator an Querlenker	M 12 x 1,5	—	4	3,0 (2)
Stabilisatorschelle an Rahmenkopf	M 8	—	8.8	2,0
Lenkungsämpfer an Rahmenkopf	M 10	—	10.9	6,0
Lenkungsämpfer an Lenkhebel	M 10	—	8.8	4,0–5,0

(1) Selbstsichernde Muttern müssen nach einer Demontage ersetzt werden.

(2) und bis Splintloch weiterdrehen

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
c - Vorderachse Typ 2				
(Bundbolzen- und Kugelgelenkachse)				
Schrauben für Vorderachse an Längsträger	M 12 x 1,5	12 K	12.9	9,0–12,5
Schraube und Mutter für Stoßdämpfer an Seitenschild (ab Fg.-Nr. 971 550)	M 12 x 1,5	8 G	8.8	5,0
Schraube für Stoßdämpfer an Seitenschild (bis Fg.-Nr. 971 549)	M 10	10 K	–	4,0–4,5
Mutter für Stoßdämpfer am unteren Traghebel	M 12 x 1,5	8 G	–	3,5–4,5
	M 10	5 S	–	2,5–3,5
	M 12 x 1,5	8 G	–	4,0–6,0
Innen-Sechskantschraube für Klemmutter	M 7	–	10.9	1,5–2,0 (1)
Innere Sechskantmutter für Vorderradlager	M 18 x 1 bzw. M 22 x 1,5	C 35 KV	–	3,5
Äußere Gegenmutter dazu	M 18 x 1 bzw. M 22 x 1,5	C 35 KV	–	7,0
Kronenmüttern an Lenkschubstange und Spurstangen	M 12 x 1,5	8 G	–	3,0
	M 10 x 1	8 G	–	2,5 (3)
Schraube und Mutter für Lenkungsdämpfer am Rahmen (bis Fg.-Nr. 851 389)	M 10 x 45	–	–	4,5
Schraube für Lenkungsdämpfer am Tragrohr (ab Fg.-Nr. 851 390)	M 10 x 40	8 G	–	4,0–4,5
Schraube für Lenkungsdämpfer am Lenkhebel	M 10 x 72	8 G	4.2	4,0–4,5
Gewindestift für Federstäbe	M 14 x 1,5	CK 45 KV	–	4,0
Gegenmutter für Gewindestift	M 14 x 1,5	6 G	6	4,0
	M 10	6 G	–	3,5–5,0
Mutter für Stabilisator an Traghebel	M 8	10 K	–	2,5



- (1) Klemmutter anziehen, dabei Rad unbedingt drehen, Klemmutter so weit lösen, bis vorgeschriebenes Axialspiel von 0,03–0,12 mm (Halter VW 769 mit Meßuhr) erreicht ist. Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze 0,03–0,06 mm anstreben. Innen-Sechskantschraube festziehen.
- (2) Zunächst innere Mutter mit 3,5 mkg anziehen, dabei Rad unbedingt drehen. Dann neues Sicherungsblech einlegen und innere Mutter so weit lösen, bis vorgeschriebenes Axialspiel von 0,03 bis 0,12 mm (Halter VW 769 mit Meßuhr) erreicht ist. Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze von 0,03–0,06 mm anstreben. Abschließend äußere Mutter mit 7,0 mkg dagegenziehen.
- (3) bis Splintloch weiterdrehen

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
Schraube für Bremsträger an Achsschenkel	M 10	10 K	—	5,0–6,0
Klemmschraube für Bundbolzen an Traghebel	M 10	8 G	—	4,0–5,0
Festsattel an Achsschenkel	M 12 x 1,5	—	10.9	8,0–12,0
Traggelenke an Achschenkel	M 18 x 1,5	6 S	6	10,0 (1)
Bremsscheibe an Radnabe	M 8 x 1,5	—	8.8	2,0–2,5
Abdeckblech an Achsschenkel	M 7	—	8.8	1,5
Lenkhebel an Lenkhebelwelle	M 12 x 1,5	8 G	—	5,0–7,0

(1) Selbstsichernde Muttern müssen nach einer Demontage ersetzt werden.

V

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
d - Vorderachse Typ 3				
Halter für Vorderachse am Rahmenkopf				
a - oben und unten	M 10	8 G	8.8	3,0
b - Mitte	M 10	8 G	8.8	4,0
Gewindestift für Federstabbefestigung	M 14 x 1,5	—	70...80 kg	3,0
Gewindestift für Stabilisatorbefestigung	M 14 x 1,5	—	70...80 kg	4,5–5,5
Kontermutter für Gewindestifte	M 14 x 1,5	8 G	8	4,0
Schrauben für Federstab an Achskörper	M 10	8 G	8.8	4,0
Klemmschraube für Stabilisator	M 10	10 K	10.9	4,0 (1)
Einstellschraube für Stabilisator	M 8	8 G	8.8	1,0
Schrauben für Stoßdämpfer an Achskörper	M 12 x 1,5	10 K	10.9	3,0–3,5
Muttern für Stoßdämpfer an Traghebel	M 10	6 G	8	3,0–3,5
Festsattel an Achsschenkel	M 10	10 K	10.9	5,0
Spurstangenhebel an Achsschenkel	M 10 x 1	10 K	10.9	5,5
Muttern für Trag- und Führungsgelenke	M 20 x 1,5	8 G	8	11,0
	bzw. M 18 x 1,5			
Klemmschraube für Trag- und Führungsgelenke bis Fg.-Nr. 0273 513 (Oktober 1963)	M 10 x 40	10 K	10.9	5,5
	M 8 x 40	10 K	—	3,5
Innen-Sechskantschraube an der Klemmutter	M 7	10 K	10.9	1,0–max. 1,3 (2)
Innere Sechskantmutter für Vorderradlager bis Fg.-Nr. 315 220 883	M 16 x 1,5			1,5 (3)
Äußere Gegenmutter dazu	M 16 x 1,5			7,0
Schraube für Lenkungsdämpfer an Achskörper	M 10	8 G	8.8	4,0–4,5
Muttern für Lenkungsdämpfer an Lenkhebel	M 10	6 G	8	2,5



- (1) Erst Klemmschraube mit 4 mkg anziehen, dann Stellschraube mit 1 mkg anziehen und sichern.
- (2) Klemmutter anziehen, dabei Rad unbedingt drehen, Klemmutter so weit lösen, bis vorgeschriebenes Axialspiel von 0,03–0,12 mm (Halter VW 769 mit Meßuhr) erreicht ist. Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze 0,03–0,06 mm anstreben. Innen-Sechskantschraube festziehen.
- (3) Zunächst innere Mutter anziehen, dabei Rad unbedingt drehen. Dann neues Sicherungsblech einlegen und innere Mutter so weit lösen, bis vorgeschriebenes Axialspiel von 0,03–0,12 mm (Halter VW 769 mit Meßuhr) erreicht ist. Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze anstreben. Abschließend äußere Gegenmutter mit 7,0 mkg dagegenziehen.

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	Anzugsdrehmoment (mkg)
e - Vorderachse Typ 4				
Lenkungsdämpfer an Vorderachsträger	M 10	8 G	8.8	4 –4,5
Querlenker an Vorderachsträger	M 12 x 1,5	8 G	10	8 –9
Querlenkerstrebe an Vorderachsträger	M 12 x 1,5	10 K	10.9	8 –9
Federbeinlager an Federbein	M 14 x 1,5	6 S	6	7 –8,5 (1)
Achsschenkel und Führungsgelenk an Federbein	M 10	8 G	8.8	4 –4,5
Abdeckblech an Achsschenkel	M 8	5 D	5.6	1
Festsattel an Achsschenkel	M 12 x 1,5	10 K	10.9	8 –9
Federbein an Querlenker	M 14 x 1,5	6 S	6	4 –4,5 (1)
Stabilisator an Querlenker	M 10	6 G	6.9	3 –3,5
Stabilisator an Karosserie	M 10	8 G	–	4 –4,5
Federbein an Karosserie	M 8	6 S	8	2 (1)
Vorderachsträger an Karosserie	M 12 x 1,5	8 G	8.8	5,5–6,5
Innensechskantschraube für Klemmutter	M 7	10 K	10.9	1–max. 1,3 (2)

(1) Selbstsichernde Muttern müssen nach jeder Demontage ersetzt werden.

(2) Klemmutter anziehen, dabei Rad unbedingt drehen, Klemmutter so weit lösen, bis vorgeschriebenes Axialspiel von 0,03–0,12 mm (Halter VW 769 mit Meßuhr) erreicht ist. Bei Geräuschen an der Vorderachse untere Toleranzgrenze 0,03–0,06 mm anstreben. Innensechskantschraube festziehen.



Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
f - Vorderachse Modell 481				
Führungsgelenk an Radlagergehäuse	M 10 x 1	—	10	4,5 (1)
Führungsgelenk an Querlenker	M 12 x 1,5	—	8	6,5–7,5
Vorderradnabe an Gelenkwelle	M 27 x 1,5	C 45 K	—	40,0 (2)
Gelenkwelle an Flanschswelle	M 8	20 Mo Cr 34	—	4,0–4,5
Querlenker an Karosserie	M 12	—	8	6,5–7,5
Stabilisator an Querlenker	M 12	—	8	2,5 (1)
Stabilisator an Traverse/Karosserie	M 8	—	8	1,5–2,0
Lenkhebel und Federbein an Radlagergehäuse	M 12 x 1,5	—	10.9	8,5–9,5 (3)
Federbein an Karosserie	B M 8	—	8	2,0–2,5
Federbeinlager an Federbein	M 14 x 1,5	Cq 45	—	8,0–9,0 (4)

- (1) Selbstsichernde Muttern müssen nach jeder Demontage ersetzt werden.
- (2) **40 mkg sehr sorgfältig einhalten, erst dann ggf. bis Splintloch weiterdrehen.**
- (3) grundsätzlich Schrauben der Festigkeitsklasse 10.9 einbauen.
- (4) erneuern und verstemmen

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
a - Lenkung Typ 1 und 3				
Lenkung an Vorderachse Typ 1	M 10	8 G	8.8	2,5–3,0
Lenkung an Vorderachse Typ 3	M 10	8 G	8.8	2,5–3,0
Gegenmutter für Einstellschraube der Lenkrollenwelle	M 10 x 1	5 S	–	2,5
Schrauben für Lenkgehäusedeckel	M 8 x 1,25	8 G	–	2,0–2,5
Gegenmutter für Nachstellschraube Lenkspindel	M 35 x 1,5	9S20K	–	5,0–6,0
Sechskantschraube für Lenkhebel auf Lenkrollenwelle	M 12 x 1,5	8 G	8.8	7,0
Halsmutter für Lenkrad an Lenksäule	M 18 x 1,5	6 G	–	5,0
Linsenschraube für Auslösring an Lenkrad	AM 3,5	8 G	8.8	0,5
Sechskantschraube für Lenkungskupplung an Lenkspindel	M 8	10 K	10.9	2,0–2,5
Sechskantmutter für Zweiarmlansch an Gelenkscheibe	M 8	6 G	8	1,5
Lenksäule an Zweiarmlansch/Lenkungskupplung (Typ 1)	M 8	–	8	1,5
Lenksäule an Zweiarmlansch/Lenkungskupplung (Typ 3)	M 8	10 K	10.9	3,0
Kronenmutter an Spurstangen	M 12 x 1,5	8 G	10	3,0
	M 10 x 1	5 S	8	2,5 (1)
Gegenmutter für Kegelring an Spurstange	M 14 x 1,5	6 G		2,5
Klemmschraube an Schelle für Spurstange	M 8 x 1	8 G	8.8	1,5
Sechskantschraube für Befestigungsplatte Mantelrohr an Schalttafel	M 8	–	–	1,5
Schraube für Halter Exzenterlager	M 8	8 G	8.8	1,5
(1) bis Splintloch weiterdrehen				



Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
b - Lenkung Typ 1/1302				
Lenkgetriebe an Karosserie	M 10	—	8.8	4,0
Lagerbock für Hilfslenker an Karosserie	M 10	—	8.8	3,0
Lenkhebel an Lenkgetriebe	M 20 x 1,5	34 Cr 4		10,0 (1)
Gelenkwelle an Lenkgetriebe und Lenksäule	M 8	—	10	2,5 (2)
Hilfslenker an Lagerbock	M 14 x 1,5	—	8	4,0 (2)
Einstellschraube an Lagerbock für Hilfslenker	M 8	—	8	1,5
Mittlere Spurstange an Lenkhebel und Hilfslenker	M 12 x 1,5	—	8	3,0 (3)
Seitliche Spurstangen an mittlere Spurstange und Lenkhebel	M 12 x 1,5	—	8	3,0 (3)
Kontermutter an Spurstange	M 14 x 1,5	GG	—	2,5
Klemmschelle an Spurstange	M 8 x 1	—	8	1,5
Mantelrohr an Schalttafel	M 8	—	8.8	1,5
Lenkstockschalter an Mantelrohr	M 8	—	—	0,5–1,0
Deckel auf Lenkgehäuse	M 8 x 1,25	8 G	—	2,0–2,5
Gegenmutter für Nachstellschraube Lenkrollenwelle	M 10 x 1	5 S	—	2,5
Gegenmutter für Nachstellschraube Lenkspindel	M 42 x 1,5	9S20K	—	6,5
(1) und verstemmen (2) nach einer Demontage ersetzen (3) bis Spintloch weiterdrehen				

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
c - Lenkung Typ 2				
Schrauben für Lagerbock (Lenkung) am Rahmen	M 10 x 22	8 G	—	4,0—4,5
Schrauben für Lenkung an Rahmen (Längsträger)	M 10 x 40	8 G	—	3,5—5,0
Kronenmutter für Lenkstockhebel	M 20 x 1,5	8 G	—	8,0—11,0
Klemmschraube für Lenkhebel (ab Fg.-Nr. 20-117 902)	M 12 x 1,5	8 G	—	6,0
Sechskantschraube für oberen und unteren Lenkhebel (bis Fg.-Nr. 20-117 901)	M 12 x 1,5			6,5—7,5
Schelle an Spurstange	M 8 x 1	8 G		1,5—2,0
Lenkschubstange an Lenkhebel und Lenkstockhebel	M 12 x 1,5	8 G		2,0—3,0 (1)
Schelle an Lenkschubstange	M 8 x 1	8 G	8.8	1,5—2,0
Halsmutter für Lenkrad an Lenksäule	M 16 x 1,5	8 G	—	2,5—3,0
Sechskantmutter für Zweiarmlflansch an Lenkspindel	M 8	6 G	8	2,0
Kronenmutter für Gelenkscheibe an Zweiarmlflansch	M 8	5 S	6	1,5
Zylinderschraube für Abdeckkappe an Pedalboden	M 6	8 G	8.8	0,5
Schraube für Deckel auf Lenkgehäuse	M 8	8 G	8.8	2,5
Schraube für Abschlußdeckel Lenkgetriebe	M 6	—	8.8	1,5
d - Lenkung Typ 4				
Lenkgetriebe an Karosserie	M 10	10 K	10.9	4,0—5,0
Lenkhebel an Lenkhebelwelle/Lenkgetriebe	M 20 x 1,5	8 G	8	9,0—11,0
Lagerbock für Hilfslenker an Karosserie	M 10	10 K	10.9	3,0
Hilfslenker an Lagerbock	M 12 x 1,5	6 S	8	3,0 (3)
Einstellschraube für Hilfslenker/Lagerbock	M 8	6 G	—	2,0
Spurstange an Lenkhebel und Hilfslenker	M 12 x 1,5	8 G	8	3,0 (1)
Seitliche Spurstangen an mittlere Spurstange und Achsschenkel	M 12 x 1,5	8 G	8	3,0 (1)
Kelmmuschelle an Spurstange	M 8 x 1	6 G	8	1,5—2,0
Gegelmutter für Kegelring/Spurstange	M 10	6 G	8	2,0—2,5
Lenkungsdämpfer an Spurstange	M 10	8 G	8.8	4,0—4,5

(1) bis Splintloch weiterdrehen

(2) Mutter und Schraube nach jeder Montage ersetzen

(3) nach jeder Demontage ersetzen



Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
Lenkungskupplung an Lenksäule	M 8	8 G	8.8	2,0
Zweiarmflansch an Gelenkscheibe	M 8	8 G	8.8	2,0
Lenkstockschalter an Lagerbock/Fußhebelwerk	M 8	8 G	8.8	0,5–1
Lenkgehäuse-Oberteil an Unterteil	M 8 x 1,25	10 K	10.9	2,0–2,5
Kontermutter an Lenkspindel	M 35 x 1,5	9 S 20 K	–	5,0–6,0
Kontermutter für Zsb.-Lenkhebelwelle	M 10 x 1,5	6 G	8	2,0–2,5
Befestigung der Halbschale an Lenkmutter	M 6 x 0,8	5 S	5.8	0,5–max. 1
Stützring für Mantelrohr an Lagerbock	M 6	8 G	8.8	1,0
Lenkungskupplung an Lenkspindel	M 8	10 K	10.9	2 –2,5
Lenkrad an Lenksäule	M 18 x 1,5	6 G	8	4,5–5,5
Lenkstockschalter an Mantelrohr	M 8	8 G	8.8	1,0
Auslösering an Lenkrad	M 3,5	8 G	8.8	0,5
Lenkung Modell 481				
Lenkgetriebe an Halter/Karosserie	M 8	–	8	2,0–2,5
Halter für Lenkgetriebe an Karosserie	M 8	–	8.8	2,0
Lenkrad an Lenksäule	M 16 x 1,5	–	–	3,0–3,5
Mantelrohr an Karosserie	M 8	–	8	2,5–3,0
Lenksäule an Lenkritzel (Keilschraube)	M 7	–	8	1,0
Spurstange an Zahnstange/Lenkgetriebe	–	–	–	4,5–5,0
Klemmschelle an Spurstange	M 8 x 1	–	–	1,5–2,0
Deckel auf Lenkgehäuse	M 6	GDAISi 12	–	1,0
Einstellschraube für Zahnstange	–	–	–	max. 1,0
Kontermutter für Einstellschraube/Lenkritzel	M 20 x 1,25	–	5	4,5–5,0
Kontermutter für Gewindestift/Gleitstein	M 8	–	8	1,5

Getriebe und Hinterachse

I. Übersetzungen a - Schaltgetriebe

	Stand.-Getr.		Teilsynchr.-Getr.		Vollsynchron.-Getr. Typ 1, 2 u. 3	
	Zähnez.	Übers.	Zähnez.	Übers.	Zähnez.	Übers.
1. Gang	36/10	3,60	36/10	3,60	38/10	3,80
2. Gang	31/15	2,07	33/17 (1)	1,88/1,94 (1)	35/17	2,06
3. Gang	25/20	1,25	28/23 (2)	1,23/1,22 (2)	29/23	1,26 (3)
4. Gang	20/25	0,80	23/28	0,82	24/27/23/28 (4)	0,89/0,82 (4)
R-Gang	—	6,60	—	4,63	21/14 x 44/17	3,88
R-Gang ab August 1967	—	—	—	—	20/14 x 43/17 (5)	3,61 (5)
	Typ 4		Modell 481		Wahlautomatik	
	Zähnez.	Übers.	Zähnez.	Übers.	Zähnez.	Übers.
1. Gang	31/18 x 31/14	3,81	41/21 x 35/22	3,106	35/17	2,06
2. Gang	31/18 x 27/22	2,11	41/21 x 29/31	1,826	29/23	1,26
3. Gang	31/18 x 22/27	1,4	41/21 x 23/37	1,214	24/27	0,89
4. Gang	direkt	1,0	41/21 x 19/41	0,905	—	—
R-Gang	31/18 x 35/14	4,31	41/21 x 22/19 x 31/22	3,185	43/14	3,07
Drehmoment- übersetzung max.	—		—		2,1	

Vollsynchr.-Getr. Mod. 181 Zähnez.		Übers.	
38/10	3,80	(1) Ab Fahrgestell-Nr. 2256 018 und 430 695	
25/17	2,06	(2) Ab Fahrgestell-Nr. 1726 006 und 282 900	
28/23	1,22	(3) Bis Fahrgestell-Nr. Typ 1 1161 021 298:	
23/28	0,82	Typ 3 316 316 238: 1,32	
20/14 x 43/17	3,61	Typ 2 216 179 668: 1,22	
—	—	(4) Typ 2	
		(5) Typ 2 ab Fg. Nr. 212 2000 001: 20/14 x 40/15 3,80	

Getriebe-Automatik Zähnez.		Übers.	
—	2,65		
—	1,59		
—	1,0		
—	—		
—	1,8		
2,5			



b-Hinterachsantrieb

	Typ 1 und Typ 2	Typ 1 (1) Typ 2 (2)	Typ 2 (3) Typ 3 Typ 1/1500	Typ 1 (4)
Klingelberg Gleason	4,43 4,375	— 4,43	4,125	— 4,375
Typ 4				
	Limousine	Variant	Modell 481	
Klingelberg Gleason Oerlikon-Spiroflex	— 3,73 (1) —	— 3,91 —	— — 4,625 (3)	

c-Hinterradantrieb

		Hinterachs- Zahnradwelle	Zähnezahlen Zahnrad für Hinterachswelle	Übersetzung
Modell 181	bis Fg.-Nr. 1803 096 944	25	18	1,39
	ab Fg.-Nr. 1812 000 001	24	19	1,27
—				
Typ 2/1200	bis Fg.-Nr. 469 446	21	15	1,4
	ab Fg.-Nr. 469 447	25	18	1,39
—				
Typ 2/1500		24	19	1,26

Modell 181	Typ 2 / 1 t		
— 3,875	bis Fg. Nr. 211 2 276 560 5,375 (5) (6)	ab Fg. Nr. 212 2000 001 5,428 (6)	(1) ab Fg.-Nr. 1 338 160 (4) ab Fg.-Nr. 3 192 507 (2) ab Fg.-Nr. 210 635 (5) bis Fg.-Nr. 217 148 459: 4,375 (3) ab Fg.-Nr. 520 000 (6) Gebirgsübersetzung: 5,857
Wahl- automatik	Getriebe- automatik		
4,375 4,375	— 3,67 (2)		(1) ab 8.70: 3,91 (2) Variant Typ 4: 3,91 (3) in Verbindung mit 90 PS-Motor ab Fg. Nr. 481 2 553 681: 4,375

II. Werte für Funktionsprüfung/Getriebeautomatik

1. Festbremszahl alle Typen und Modelle: 1900–2100 U/min

2. Drucktabelle für Typ 3

Wähl- hebel	Druckart	Zwei-Vergaser- Motor kg/cm ²	E-Motor kg/cm ²	Bemerkung
N	Primärgasdruck Hauptdruck	3,0 8,0–8,3	3,0 (1) 8,2–8,5	Leerlauf auf ca. 1000 U/min erhöht, Unterdruckschlauch abgezogen
	Primärgasdruck Hauptdruck	0,35–0,45 3,1–3,3	0,35–0,45 3,3–3,5	Leerlauf auf ca. 1000 U/min erhöht, Unterdruckschlauch aufgesteckt
R	Hauptdruck	6,5–7,5	6,7–7,7	
D	Primärgasdruck Hauptdruck	2,7–2,9 7,6–8,0	2,8–3,0 8,0–8,4	bei Festbremsdrehzahl (Vollgas) Unterdruckschlauch aufgesteckt
	R	Hauptdruck	15,0–20,0	
D	Hauptdruck	6,1–6,3	6,1–6,3	bei Vollgas und einer Fahrgeschwin- digkeit über 30 km/h

3. Schaltpunkte (km/h) Typ 3

Gänge	ohne Gas		Vollast		Kickdown	
	2-Vergaser	E-Motor	2-Vergaser	E-Motor	2-Vergaser	E-Motor
1–2	18–22	17–21	29–33	27–30	50–60	49–62
2–3	24–30	24–28	71–78	72–79	86–94	88–95
3–2	22–17	24–19	57–48	55–46	88–80	89–84
2–1	15–10	17–13	23–19	24–21	55–43	55–44

(1) bei Motoren mit doppelter Unterdruckentnahme und großer Unterdruckdose: 3,2



4. Drucktabelle für Typ 4				
Wähl- hebel	Druckart	Zwei-Vergaser- Motor kg/cm ²	E-Motor kg/cm ²	Bemerkung
N	Primärgasdruck Hauptdruck	3,2 8,55–8,85	3,2 8,4–8,7	Leerlauf auf ca. 1000 U/min erhöht, Unterdruckschlauch abgezogen
	Primärgasdruck Hauptdruck	0,35–0,45 3,3–3,5	0,35–0,45 3,1–3,3	
R	Hauptdruck	6,7–7,7	6,5–7,5	Leerlauf auf ca. 1000 U/min erhöht, Unterdruckschlauch aufgesteckt
D	Primärgasdruck Hauptdruck	3,0–3,2 8,4–8,8	3,0–3,2 8,2–8,6	bei Festbremsdrehzahl (Vollgas) Unterdruckschlauch aufgesteckt
R	Hauptdruck	15,0–20,0	15,0–20,0	
D	Hauptdruck	6,4–6,6	5,9–6,1	bei Vollgas und einer Fahrgeschwin- digkeit über 30 km/h

5. Schaltpunkte (km/h) Typ 4						
Gänge	ohne Gas		Vollast		Kickdown	
	2-Vergaser	E-Motor	2-Vergaser	E-Motor	2-Vergaser	E-Motor
1–2	17–21	17–21	29–33	28–32	55–66	49–64
2–3	24–29	23–28	75–84	78–89	92–100	91–104
3–2	22–16	19–12	61–52	53–40	93–86	97–86
2–1	14–9	14– 8	23–19	23–18	60–48	57–43

III. Radaufhängung

A. Einstellung der Drehfederstäbe (Federstäbe ungespannt)

Typ	Modell	Ge- triebe- Typ	Einsatz		Federstab		Einstellwinkel der Federstäbe
			ab Fg.-Nr.	bis Fg.-Nr.	Länge	∅	
1	ohne Ausgleichfeder		1-0379 023	116 1 021 297	626	24	13° ± 30'
	alle außer 147		1-0929 746		626	24	12° ± 30'
			2232 161		626	24	11° ± 30'
			2528 668		552	22	17°30' ± 50'
147		145 395 732		626	24	18°30' + 50'	
	111, 112, 115, 116 mit breiter Spur		117 483 306		552	22	18°30' + 50'
	181		180 2 000 001		626	24	27°30' + 50'
3	311–318 343–346		0 000 001	315 220 883	626	23	19° + 50'
	311–314 315–318 343–346		316 000 001	316 316 235	626	23	20° + 50'
			316 000 002	316 316 236			19° + 50'
			346 000 003	346 316 237			18°30' + 50'
361–368		0 006 827	366 316 238	626	24	18°30' + 50'	



Typ	Modell	Ge- triebe- Typ	Einsatz		Federstab		Einstellwinkel der Federstäbe
			ab Fg.-Nr.	bis Fg.-Nr.	Länge	∅	
1	mit Ausgleichfeder alle	1	117 000 001	117 483 305	552	21	20° + 50'
	alle, außer 111, 112, 115, 116	1	117 483 306		552	21	20° + 50'
	113, 114, 117, 118 14		117 000 001 (1)		626	23	18°10' + 50'
3	311–314 315–318 343–346	1	317 000 001 317 000 002 347 000 003	318 235 385 318 235 386 348 235 387	626 626	22 22	22°30' + 50' 21°30' + 50'
	361–368 375 kg 361–368 (2) 465 kg	1	367 000 004 0 086 985		626	23	21°30' + 50'
<p>(1) Nur für Fahrzeuge mit M 6 (verstärkte Hinterradfederung), dabei Strebe und Deckel von Typ 3 mit verwenden</p> <p>(2) In Verbindung mit Ausgleichfederstab 14,5 mm ∅, Getriebe-Typ : 1 = Viergang-Schaltgetriebe</p>							

Typ	Modell	Ge- triebe- Typ	Einsatz		Federstab		Einstellwinkel der Federstäbe
			ab Fg.-Nr.	bis Fg.-Nr.	Länge	Ø	
1	mit Schräglenkerachse 113, 114 117, 118 141–144 151–153	1 + 2	118 000 001		676	22	20°30' + 50'
3	311–314	1	318 000 002		676	22	23° + 50' 24° + 50'
	311–314	3					
	315–318	1	318 000 003		676	22	23° + 50'
	315–318	3					
	343–346	1	348 000 004		676	23,5	21°30' + 50'
	343–346	3					
	361–368	1 + 3	368 000 005		676	23,5	21°30' + 50'
2	alle (außer 21 F/27)	1	20-117 902	217 148 456	553 590	30 29	4° ± 30' 20° ± 30'
	21 F	1	425 461	217 148 457	590	29	21°30' ± 20'
	27		420 574	217 148 458	590	29,0	18°40' ± 20'
	27		763 388	217 148 459	590	26,2	25° ± 20'
	22, 24, 27, 28	1	218 000 001		610	26,2	23° + 50'
	21, 21 F, 23, 26	1	218 000 002		610	28,1	21°10' + 50'
	22, 24, 27	1	212 2000 001		610	26,9	23° + 50'
21, 23, 26	1	212 2000 001		610	28,9	20° + 50'	

Getriebe-Typen: 1 = Viergang-Schaltgetriebe 2 = Wahlautomatik 3 = Getriebeautomatik

B - Schraubenfeder / Stabilisator

(Schraubenfeder vorn und hinten unterschiedlich!)

	Maß		
	Typ 4 Limousine	Variant	Modell 481
1 - Gesamtwindungszahl	8,5	9	8,5
2 - Anzahl der federnden Windungen	7	7,5	7
3 - Mittlerer Windungsdurchmesser	135	139	100
4 - Drahtdurchmesser	15,1	16,4	11,7
5 - Federlänge unbelastet „Lo“	382	362	321
6 - Stabilisator-Durchmesser		—	14

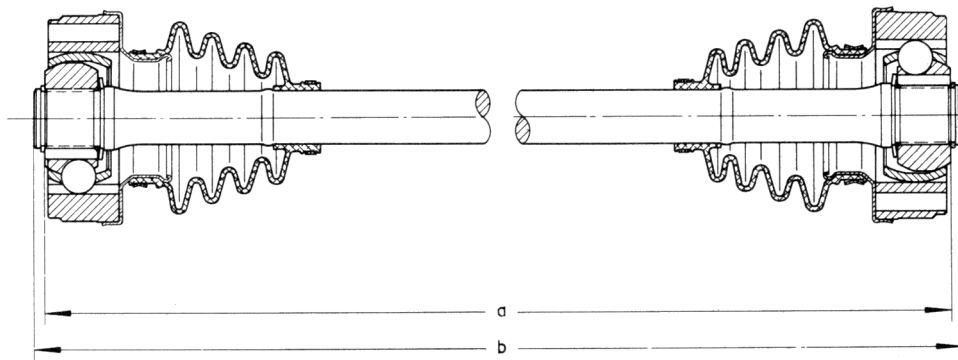
C - Federtabelle

Federkennzeichnung	Federkraft (kg)	Einsatz der Federn	
		Modell	Getriebetyp
Typ 4 - Limousine 1 gelber Farbstrich 2 gelbe Farbstriche 3 gelbe Farbstriche	514–529 530–544 545–559	41 41 u. 42 42	1 1 u. 3 3
Typ 4 - Variant 1 gelber Farbstrich 2 gelbe Farbstriche 3 gelbe Farbstriche	669–687 688–706 707–727	Keine Klassifizierung	
Modell 481 1 gelber oder weißer Farbstrich 2 gelbe oder weiße Farbstriche 3 gelbe oder weiße Farbstriche	211–218 219–226 227–233	Keine Klassifizierung	
1 = Schaltgetriebe 3 = Getriebeautomatik			



IV. Doppelgelenkwellen

A - Gelenkwellen



Typ	Getriebe Typ	Kennzahl		Länge		Ersatzteile-Nr. Welle (ohne Gelenke)
		Stirnseite (Welle)	Schaft (Zu- sammenbau)	Welle Maß „b“	Zusammenbau Welle Maß „a“	
1	1	1	1	415,5	405,3	113 501 211
	2	1	1	415,5	405,3	113 501 211
2	1	2	—	476	—	211 501 211
3	1	1	1	415,5	405,3	113 501 211
	3	2 links	2 links	389,5	379,3	311 501 211 links
	3	3 rechts	3 rechts	439,5	427,3	311 501 212 rechts
4	1	4	4	435	433	411 501 211
	3	4	5	435	427	
Modell 481	1		—	487,5	—	

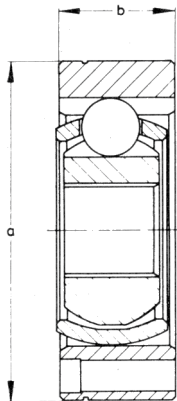
Getriebe-Typen: 1 = Viergang-Schaltgetriebe

2 = Wählautomatik

3 = Getriebeautomatik



B - Gleichlaufgelenke



Typ	Teile-Nr.	Durchmesser „a“	Breite „b“	Kugel ϕ	Fettmenge pro Gelenk
1	113 501 331	91-0,1	32 ± 0,3	15,88	60 g Mehrzweckfett mit MoS ₂ -Zusatz
– bis Fg.-Nr. 210 2 300 000	211 501 331 A(1)	100-0,2	32 ± 0,3	17,46	
2	211 501 331 B(2)	100-0,2	32 ± 0,3	19,05	
– ab Fg.-Nr. 211 2 000 001	113 501 331	91-0,1	32 ± 0,3	15,88	
– bis Fg.-Nr. 419 100 000	113 501 331	91-0,1	32 ± 0,3	15,88	
4	113 501 331 A	100-0,1	34 ± 0,3	17,46	70–80 g Mehrzweckfett mit MoS ₂ -Zu- satz
– ab Fg.-Nr. 410 2 000 001	113 501 331 A	100-0,1	34 ± 0,3	17,46	
Modell 481		–	–	17,46	
(1) Einstich für Blechkappe auf Flanschseite (2) Umlaufende Rille am Durchmesser muß zum Anschlußflansch zeigen					

Benennung	Beim Einbau (neu)	Verschleißgrenze
1 - Gelenkwelle, Schlag 2 - Reibmoment Kegelradlager (Hinterrad-Lagerung)	0,5 mm max. 20 cmkg	



V. Kennzeichnung der Getriebe

Typ/Modell	Getriebe-Typ	Kennbuchstaben	Übersetzung-Achsantrieb	Hubraum/Motor	Bemerkungen
111	1	AA	8 : 35	1200	Serie
111, 113, 14, 15	1	AB	8 : 35	1300	Serie
113, 14, 15 14	1	AC	8 : 33	1500 1300	Serie
111	1	AD	8 : 35	1200	M 220 (Sperrdifferential)
111, 113, 14, 15	1	AE	8 : 35	1300	M 220 (Sperrdifferential)
113, 14, 15 14	1	AF	8 : 33	1500 1300	M 220 (Sperrdifferential)
147	1	AG	8 : 35	1200	Serie
11, 14, 15 11, 14, 15 11, 15	1	AH	8 : 33	1500 1600 1600	Schräglenkerachse
18	1	AK	8 : 31	1500 1600	Serie
18	1	AL	8 : 31	1500 1600	M 220 (Sperrdifferential)
11, 15	1	AM	8 : 35	1300	
14	1	AN	8 : 31	1600	Schräglenkerachse
14	1	AO	8 : 31	1600	
11, 15	1	AP	8 : 35	1300	M 220 (Sperrdifferential)
11, 15	1	AQ	8 : 33	1600	M 220 (Sperrdifferential)
14	1	AR	8 : 31	1600	M 220 (Sperrdifferential)

Typ / Modell	Getriebe- Typ	Kennbuch- staben	Übersetzung- Achsantrieb	Hubraum/ Motor
111, 113, 14, 15 113, 14, 15	2	BA	8 : 35	1300 1500
111, 113, 14, 15 113, 14, 15	2	BC	8 : 35	1300 1500
11, 14, 15	2	BE	8 : 33	1600
11, 14, 15	2	BF	8 : 33	1600
14	2	BG	8 : 33	1300
14	2	BH	8 : 33	1300
111, 113, 15	2	BJ	8 : 35	1300
111, 113, 15	2	BK	8 : 35	1300
2	1	CA	8 : 43	1600
2	1	CB	7 : 41	1600
2	1	CC	8 : 43	1600
2	1	CD	7 : 43	1600
2	1	CE	7 : 38	1600
2	1	CF	7 : 41	1600
2	1	CG	7 : 38	1600

Bemerkungen	Fertigungsdauer		
	ab:	bis:	
M9 (Wählautomatik)	8.68	8.70 8.70	Getriebe-Typ: 1 = Viergang-Schaltgetriebe 2 = VW Automatik 3 = Getriebeautomatik
M 9 (Wählautomatik) und M 220 (Sperrdifferential)	8.68	8.70 8.70	
M 9 (Wählautomatik)	8.70		
M 9 (Wählautomatik) und M 220 (Sperrdifferential)	8.70		
M 9 (Wählautomatik)	8.70		
M 9 (Wählautomatik) und M 220 (Sperrdifferential)	8.70		
M 9 (Wählautomatik)	8.70		
M 9 (Wählautomatik) und M 220 (Sperrdifferential)	8.70		
	0 216 409	8.71	
M 92 (Gebirgsübersetzung)		8.71	
M 220 (Sperrdifferential)		8.71	
M 92 (Gebirgsübersetzung) und M 220 (Sperrdifferential)		8.71	
	8.71		
M 92 (Gebirgsübersetzung)	8.71		
M 220 (Sperrdifferential)	8.71		

Typ/Modell	Getriebe- Typ	Kennbuch- staben	Übersetzung- Achsantrieb	Hubraum/ Motor
2	1	CH	7 : 41	1600
2	1	CK	7 : 38	1700
2	1	CL	7 : 38	1700
3	1	DA	8 : 33	1500 1600
3	1	DA	8 : 33	1500 1600
3	1	DB	8 : 33	1500 1600
3	1	DB	8 : 33	1500 1600
3	1	DC	8 : 33	1500 1600
3	1	DD	8 : 33	1500 1600
41/42	1	FA	11 : 41	1700
41/42 46	1	FC	11 : 43	1700
48	1	KA (1)	8 : 37	1600
48	1	KB	8 : 35	1600

Bemerkungen	Fertigungsdauer		
	ab:	bis:	
M 92 (Gebirgsübersetzung) und M 220 (Sperrdifferential)	8.71		Getriebe-Typ: 1 = Viergang-Schaltgetriebe 2 = VW Automatik 3 = Getriebeautomatik
	8.71		
M 220 (Sperrdifferential)	8.71		
Pendelachse		8.68	
Mit 263 (Pendelachse verstärkt für Variant 465 kg)	8.68		
Pendelachse und M 220 (Sperrdifferential)		8.68	
Mit 263 (Pendelachse verstärkt für Variant 465 kg) u. M 220 (Sperrdifferential)	8.68		
Schräglenkerachse	8.68		
Schräglenkerachse und M 220 (Sperrdifferential)	8.68		
		8.70	
	8.70		
		8.69	
75 PS-Motor	8.70		
90 PS-Motor	6.71		

Typ/Modell	Getriebe- Typ	Kennbuch- staben	Kennzeichn. d. Schieberkästen	Übersetzung- Achsantrieb	Hubraum/ Motor
3	3	EA (2)	A	9 : 33	1600
3	3	EB	B	9 : 33	1600
3	3	EJ	A	9 : 33	1600
41/42	3	EC (3)	C	9 : 33	1700
41/42	3	EE (3)	E	9 : 33	1700
46 41/42	3	EF	E	11 : 43	1700
46 41/42	3	EG	D	11 : 43	1700

(1) bis 6.71 auch in Verbindung mit 90 PS-Motor (2) bei Ersatz EJ einbauen (siehe TM Nr. H-39)

Bemerkungen	Fertigungsdauer	
	ab:	bis:
Vergasermotor		
M 236 (Einspritzmotor)	0 017 822	
M 236 (Einspritzmotor)	8.71	
mit Vergasermotor		8.69
mit Vergasermotor	8.69	8.70
mit Vergasermotor	8.69	
	8.70	
mit Einspritzmotor	8.69	
	8.70	

VI. Anzugsdrehmomente für Schrauben und Muttern

Benennung	Gewinde	Güteklasse	mkg
a - Getriebe und Hinterachse (Standard- und Teilsynchron-Getriebe)			
Typ 1 und 2			
Kronenmutter für Hinterachse	M 24 x 1,5	—	30,0
Getriebeträger an Rahmen	M 18 x 1,5	8 G	23,0
Schrauben und Muttern für Federstrebe	M 12 x 1,5	—	10,0
b - Getriebe und Hinterachse (Vollsynchron-Getriebe)			
alle Typen			
Schrauben für Lagerdeckel an Hinterachsflansch	M 10 x 1,5	10 K	6,0
Kronenmutter für Hinterachswelle (Typ 1 und 3)	M 24 x 1,5	C 45 KN	30,0
Mutter auf Hinterachs-Zahnradwelle (Typ 2 ab August 1963)	M 30 x 1,5	6 S	15,0
Kronenmutter für Hinterachs-Zahnradwelle (Typ 2):			
bis Fg.-Nr. 1 144 302	M 24 x 1,5	C 45 KN	30,0
ab Fg.-Nr. 1 144 303	M 30 x 1,5	C 45 KN	30,0 (1)
Getriebeträger an Rahmen	M 18 x 1,5	8 G	23,0
Schrauben für Federstreben am Untersetzungsgehäuse (Typ 2)	M 12 x 1,5	10 K	10,0–12,0
(1) Wenn Splintloch nicht erreicht wird, bis max. 35 mkg weiter anziehen Wird Splintloch auch dann nicht erreicht, andere Muttern verwenden!			

Benennung	Gewinde	Güteklasse	mkg
c - Zusätzliche Anzugsdrehmomente für Getriebe und Hinterachse (Wahlautomatik)			
Hohlschraube für Öldruckleitung	M 12 x 1,5	9 S 20 K	3,5
Hohlschraube für Ölrücklaufleitung	M 14 x 1,5	9 S 20 K	3,5
Schrauben für Gelenkwelle	M 8 x 1,25	10 K	3,5
Paßschraube am Schräglenker	M 14 x 1,5	C 45	12,0
d - Zusätzliche Anzugsdrehmomente für Fahrzeuge mit Getriebeautomatik			
Verschlußstopfen für Druckanschlüsse/Getriebegehäuse	M 10 x 1	—	1,0
Unterdruckdose/Getriebegehäuse	M 14 x 1,5	—	2,5
Schrauben für Wandler an Mitnehmerblech	M 8 x 1,25	8 G	2,0
Schrauben für Gelenkwellen an Flansch	M 8 x 1,25	10 K	3,5
Schrauben und Muttern der Federstrebe	M 12 x 1,75	10 K	11,0
Schrauben für Lagerdeckel (Radlager)	M 10 x 1,5	10 K	6,0
Paßschraube für Schräglenker	M 10 x 1,5	—	12,0



Benennung	Gewinde	Güteklasse	mkg
e - Getriebe und Hinterachse (Vollsynchrongetriebe) Typ 2, ab Fg.-Nr. 218 000 001			
Bremsträgerblech an Gehäuse	M 8	8 G	2,5
Bremsträgerblech an Gehäuse	M 10	8 G	3,5
Kronenmutter für Hinterachswelle	M 30 x 1,5	C 45 KN	32–35 (1)
Gelenk an Flansch (Innensechskantschraube)	M 8	8 G	3,5
Schräglenker am Rahmen	M 12 x 1,5	8 G	8,0
Deckel/Federstrebenlager	M 10	8 G	4,5
Schräglenker am Hinterradlagergehäuse	M 14 x 1,5	10 K	13,0
Stoßdämpfer an Rahmen und Hinterradlagergehäuse	M 12 x 1,5	8 G	6,0
(1) Mit verstärkter Abstandshülse mindestens 35 mkg, danach bis Splintloch weiterdrehen.			

Benennung	Benennung	Gewinde	Güteklasse	(mkg)
Hinterachse Typ 4				
Hinterachsträger an Aufbau	Sechskantschraube	M 10	8 G	4,0
Strebe an Aufbau	Sechskantschraube	M 8 x 1,25	8 G	2,0
Stoßdämpfer an Aufbau	Selbsts. Sechskantmutter (1)	M 10	6 S	3,0
Gummimetallager an Hinterachsträger	Sechskantschraube	M 10	8 G	4,0
Motorträger an Gummimetallager	Selbsts. Sechskantmutter (1)	M 8	6 S	2,5
Hintere Gummimetallager an Aufbau	Selbsts. Sechskantmutter (1)	M 8	6 S	2,5
Stoßdämpfer an Achslenker	Sechskantschraube	M 12 x 1,5	6 S	6,0
Lagerbock an Hinterachsträger außen	Sechskantmutter	M 12 x 1,5	8 G	8,5
Achslenker an Lagerbock	Sechskantmutter	M 12 x 1,5	8 G	8,5
Hinterradlagerung—Lagerdeckel	Sechskantschraube	M 10 x 1,5	10 K	6,0
Radwelle und Flansch	Spannschraube	M 14 x 1,5	10 K	13,0—15,0
Gelenkwelle—Flansch	Innensechskantschraube	M 8 x 1,25	12 K	4,5
Gummimetallager an Schaltgehäuse	Sechskantmutter	M 8	6 G	2,0

(1) nach jeder Demontage erneuern



Benennung	Benennung	Gewinde	Festigkeits- klasse	Güteklasse	mkg
Modell 481					
Getriebe					
Lagerplatte an Getriebe	Sechskantmutter	M 10	8		5,0
Gummimetall-Lager an Getriebeträger	Sechskantschraube	M 8 x 1,5	8.8		2,5
Getriebeträger an Karosserie	Sechskantmutter	M 12	8		9,0
Achsantrieb					
Getriebe an Achsantrieb	Sechskantschraube	M 8 x 62	8.8		2,2
Motorträger an Gummimetall-Lager	Sechskantmutter	M 10	8		4,5
Achsantrieb an Motor	Sechskantschraube	M 10	10.9		4,5
Achsantrieb an Motor	Paßschraube	M 12 x 1,5	—		3,0
Gelenkwelle an Flanschwellen	Innensechskant- schraube	M 8 x 30	12.9	20MoCrS4	4,5

Benennung	Benennung	Gewinde	Festigkeits- klasse	Güteklasse	mkg
Hinterachse					
Gummimetall-Lager seitlich an karosserie	Sechskantmutter	M 10		CQ 35	4,0
Gummimetall-Lager hinten an Karosserie	Sechskantmutter	M 10		CQ 35	4,0
Hinterachsträger an Gummimetall- Lager seitlich	Sechskantmutter	M 16 x 1,5	8		12,0
Hinterachsträger an Gummimetall- Lager hinten	Sechskantschraube	M 16 x 1,5 x 120	8.8		12,0
Achsenlenker an Hinterachsträger	Sechskantmutter	M 12 x 1,5	8		7,0
Federbein an Achsenlenker	Sechskantschraube	M 12 x 180	8.8		9,0
Federbein an Karosserie	Sechskantmutter	M 10	8		3,0
Sechskantmutter auf Kolbenstange Federbein	Sechskantmutter	M 10	8		3,5
Bremsträger an Radlagerzapfen	Sechskantmutter	M 16 x 1,5	8		6,5
Radnabe auf Radlagerzapfen	Sechskantmutter	M 16 x 1,5	8		6,5



Bremsen und Räder

I. Toleranzen, Verschleißgrenzen und Einstellwerte

Benennung	Typ 1		Beim Einbau (neu)	Typ 1/1302 Beim Einbau (neu)
	bis Fg.-Nr.	ab Fg.-Nr.		
a - Hauptbremszylinder				
Hub	–	115 000 001	33,0	–
Hub	6 502 399	–	30,0	–
ϕ	–	115 000 001	17,46 (1)	–
ϕ	6 502 399	–	19,05	–
b - Tandemhauptbremszylinder				
Hub Vorderachsbremskreis	–	117 000 001 (2)	15,5 (3)	–
Hub Hinterachsbremskreis	–	–	12,5 (3)	–
Hub Vorderachsbremskreis	–	117 000 001 (2)	14,0 (5)	–
Hub Hinterachsbremskreis	–	–	14,0 (5)	–
Hub Vorderachsbremskreis	–	–	–	17,5 (3)
Hub Hinterachsbremskreis	–	–	–	11,5 (3)
Hub Vorderachsbremskreis	–	–	–	15,0 (5)
Hub Hinterachsbremskreis	–	–	–	14,0 (5)
ϕ	–	117 000 001	19,05	19,05
ϕ	–	–	–	–
c - Radbremszylinder				
vorn ϕ	–	(1)(6)	22,2	23,81
vorn ϕ	(7)	–	19,05	–
hinten ϕ	–	(1) (6)	19,05	–
hinten ϕ	(7)	118 000 001	17,46 (9)	17,46
d - Festsattel				
Kolben ϕ		117 000 001 (10)	40,0	40,0

bis Fg.-Nr.	Typ 2 ab Fg.-Nr.	Beim Einbau (neu)	
– 1 144 302 – 117 901	1 144 303 – 117 902 –	36,0 30,0 22,2 19,05	(1) Limousine 111/112, 115/116 ab Fg.-Nr. 4 630 938 (2) Außer VW 1200, bei Modell 11 bis Fg.-Nr. 117 844 902 nur für bestimmte Exportländer (3) Gilt nur für Trommelbremse (4) Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker: Hub Vorderachsbremskreis: 19,0 mm Hub Hinterachsbremskreis: 13,0 mm Durchmesser: 23,81 mm
– – – – – – – – –	218 000 001 217 019 488 – – 211 2 000 001 217 019 488 211 200 001	24,0 (4) 14,0 19,0 13,0 – – 21,0 (4) 17,0 22,2 (4) 20,64 (4)	(5) Gilt nur für Scheibenbremse (6) Export-Limousine ab Fg.-Nr. 1 673 351 Typ 14 ab Fg.-Nr. 1 665 213 Typ 15 ab Fg.-Nr. 1 665 425 (7) Export-Limousine bis Fg.-Nr. 1 673 350 Typ 14..bis Fg.-Nr. 1 665 212 Typ 15..bis Fg.-Nr. 1 665 424 (8) bis Fg.-Nr. 210 2248 837 (9) Modell 181: 19,05 (10) Gilt nur für 1/1500 (11) ab Fg. Nr. 212 2000 001: 23,81 mm Ø
– 117 901 – 117 901	117 902 – 117 902 –	25,4 (8) 22,2 22,2 (11) 19,05	
	211 2 000 001	54,0	



Benennung	Typ 3		Beim Einbau (neu)
	bis Fg.-Nr.	ab Fg.-Nr.	
a - Hauptbremszylinder			
Hub		0 024 846	36,0 (1)
Hub	0 024 845	—	33,0
∅	—	0 221 975	19,05 (2)
∅	0 221 974	—	20,64
b - Tandemhauptbremszylinder			
Hub Vorderachsbremskreis		317 000 001 (3)	15,0 (5)
Hub Hinterachsbremskreis			15,0 (6)
Hub Druckkolben	—	—	—
Hub Zwischenkolben	—	—	—
Hub Bremskreis Druckstangen Kolben		302 2000 002	14,0 (8)
Hub Bremskreis schwimmender Kolben		302 2000 002	16,0 (8)
∅	—	317 000 001	19,05 (9)
c - Radbremszylinder			
vorn ∅	—	0 027 850	22,2
vorn ∅	0 027 849	—	20,64
hinten ∅	—	—	—
hinten ∅	—	—	22,2 (4)
d - Festsattel			
Kolben ∅	—	316 000 001	42,0
Kolben ∅		362 2000 001	30,0 (8)

Typ 4 Beim Einbau (neu)	Modell 481 Beim Einbau (neu)	
— — — —	— — — —	(1) Typ 36 seit Produktionsbeginn (2) Typ 36 ab Fg.-Nr. 365 000 001 bis zum Einsatz der Scheibenbremse: 20,64 mm \emptyset (3) Bei Modell 31 und 36 bis Fg.-Nr. 317 233 853 nur für bestimmte Exportländer (4) Typ 36 bis Fg.-Nr. 315 220 883: 23,8 mm \emptyset ; bis Fg.-Nr. 0 221 274: 25,4 mm \emptyset
15,0 15,0 — — 19,05 (7)	— — 11,0 21,0 19,05	(5) Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker: 14 mm (6) Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker: 16 mm (7) Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker: 20,64 mm \emptyset (8) nur für bestimmte Exportländer (9) ab Fg. Nr. 362 2000 001 nur für bestimmte Export- länder 20,64 mm \emptyset
— — 22,2	— — 17,46	
42,0	34,0	



Benennung	Typ 1				Typ 1/1302	
	bis Fg.-Nr.	ab Fg.-Nr.	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze
e - Bremsstrommeln (1)						
vorn und hinten	—	—	—	—	—	—
vorn Innen- ϕ	—	—	230,1 + 0,2	231,5	248,1 + 0,2	249,5
hinten	—	—	230,0 + 0,2	231,5	230,0 + 0,2	231,5
vorn und hinten	—	—	—	—	—	—
hinten	—	—	—	—	—	—
vorn und hinten Wandstärke	—	—	—	4,0	—	—
unrund	—	—	max. 0,1	—	max. 0,1	—
Konizität	—	—	max. 0,1	—	max. 0,1	—
Seitenschlag	—	—	max. 0,25	—	max. 0,2	—
an der Bremsflä- che gemessen						
Höhenschlag	—	—	max. 0,15	—	max. 0,1	—
Höhenschlag	—	—	—	—	—	—
f - Brems Scheibe (Durchmesser)			277		277	
Scheibenstärke	—	—	9,5–9,4	8,0	9,5–9,4	8,0
Scheibenstärke nach Abdrehen	—	—	min. 8,5	8,0	min. 8,5	8,0
Abdrehmaß pro Seite	—	—	max. 0,5	—	max. 0,5	—
Dickentoleranz	—	—	max. 0,02	—	max. 0,02	—
Scheibenschlag	—	—	max. 0,2	—	max. 0,2	—

Benennung	Typ 2		Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze	
	bis Fg.-Nr.	ab Fg.-Nr.			
e - Bremstrommeln (1)					(1) Das Ausdrehmaß für Be- läge mit 0,5 mm Über- maß liegt bei allen Brems- trommeln 1 mm über den angegebenen Werten.
vorn und hinten	–	1 144 303	250,0 + 0,2	251,5	
vorn	1 144 302	–	230,2 + 0,3	231,5	
hinten	1 144 302	–	230,0 + 0,2	231,5	
vorn und hinten	117 901	–	230,0 + 0,2	–	
hinten	–	211 2 000 001	252,0 + 0,2	253,5	
vorn und hinten	–	–	–	4,0	
Wandstärke	–	–	–	–	
unrund	–	–	max. 0,1	–	
Konizität	–	–	max. 0,1	–	
Seitenschlag	–	–	max. 0,25	–	
an der Bremsflä- che gemessen					
Höhenschlag	–	–	max. 0,10	–	
Höhenschlag	1 144 302	–	max. 0,20	–	
f - Brems Scheibe (Durchmesser)			278,2		
Scheibenstärke	–	211 2 000 001	13,0–12,8	11,5	
Scheibenstärke nach Abdrehen	–	–	min. 12,0	11,5	
Abdrehmaß pro Seite	–	–	max. 0,5	–	
Dickentoleranz	–	–	max. 0,02	–	
Scheibenschlag	–	–	max. 0,1	–	

B

Benennung	Typ 3				Typ 4	
	bis Fg.-Nr.	ab Fg.-Nr.	Beim Einbau (neu)	Verschleißgrenze	Beim Einbau (neu)	Verschleißgrenze
e - Bremsstrommeln (1)						
vorn und hinten	—	0 221 975	248,1 + 0,2	249,5	—	—
vorn	0 221 974	—	231,1 + 0,2	232,5	—	—
hinten Innen- ϕ	0 221 974 (2)	—	231,0 + 0,2	232,5	248,1 + 0,2	249,5
vorn und hinten						
vorn und hinten Wandstärke	—	—	—	4,0		
unrund	—	—	max. 0,1	—	max. 0,1	—
Konizität	—	—	max. 0,1	—	max. 0,1	—
Seitenschlag	—	—	max. 0,25	—	max. 0,5 (3)	—
an der Bremsfläche gemessen						
Höhenschlag	—	—	max. 0,20	—	max. 0,1	—
f - Bremsscheibe (Durchmesser)						
Scheibenstärke	—	—	277 (4) (5)		281	
Scheibenstärke nach Abdrehen	—	—	9,50–9,45 (6)	8,0 (7)	11,0–10,9	9,5
Abdrehmaß pro Seite	—	—	min. 8,5 (8)	8,0 (9)	min. 10,0	9,5
Dickentoleranz	—	—	max. 0,5	—	max. 0,5	—
Scheibenschlag	—	—	max. 0,02	—	max. 0,02	—
	—	—	max. 0,2	—	max. 0,2	—

Benennung	Modell 481		
	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze	
e - Bremstrommeln (1)			<p>(1) Das Ausdrehmaß für Beläge mit 0,5 mm Übermaß liegt bei allen Bremstrommeln 1 mm über den angegebenen Werten</p> <p>(2) Bis Fg.-Nr. 0 076 299: 230,1 + 0,2</p> <p>(3) Bis Fg.-Nr. 4102 047 256: max. 0,2</p> <p>(4) ab Fg. Nr. 312 2000 001: 281</p> <p>(5) ab Fg. Nr. 362 2000 001: 279,5 nur für bestimmte Exportländer</p> <p>(6) ab Fg. Nr. 312 2000 002: 11,0–10,9</p> <p>(7) ab Fg. Nr. 312 2000 002: 9,5</p> <p>(8) ab Fg. Nr. 312 2000 002: 10,0</p> <p>(9) ab Fg. Nr. 312 2000 002: 9,5</p>
vorn und hinten	–	–	
vorn	–	–	
hinten	Innen- ϕ 230,0 + 0,2	231,5	
vorn und hinten	Wandstärke	–	
	unrund	max. 0,1	
	Konizität	max. 0,1	
	Seitenschlag	max. 0,1	
an der Bremsfläche gemessen	Höhenschlag	max. 0,1	
f - Bremsscheibe	255		
Scheibenstärke	13,0–12,8	11,5	
Scheibenstärke nach Abdrehen	min. 12,0	11,5	
Abdrehmaß pro Seite	max. 0,5	–	
	Dickentoleranz	max. 0,02	
	Scheibenschlag	max. 0,15	

B

Benennung	Typ 1				Typ 1/1302	
	bis Fg.-Nr.	ab Fg.-Nr.	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze
g - Bremsbeläge						
vorn	—	(2)(3)	40,0	—	45,0	—
] Breite	(4)(5)	—	30,0	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
hinten	—	118 000 001	40,0	—	40,0	—
	—	—	30,0	—	—	—
vorn und hinten Stärke	—	—	4,0–3,8	2,5	4,0–3,8	2,5
- Bremsbeläge für Scheibenbremse						
Dicke	—	—	10,0 (6)	2,0	10,0 (6)	2,0

Benennung	Typ 2			Verschleißgrenze	
	bis Fg.-Nr.	ab Fg.-Nr.	Beim Einbau (neu)		
g - Bremsbeläge					
vorn	—	1 144 303	55,0	—	(2) Limousine 111/112, 115/116 ab Fg.-Nr. 4 630 938
Breite	1 144 302	—	50,0	—	
	177 901	—	40,0	—	
hinten	—	1 144 303	45,0	—	(3) Export-Limousine ab Fg.-Nr. 1 673 351 Typ 14 ab Fg.-Nr. 1 665 213 Typ 15 ab Fg.-Nr. 1 665 425
hinten	1 144 302	—	40,0	—	
hinten	—	211 2 000 001	55,0	—	(4) Export-Limousine bis Fg.-Nr. 1 673 350 Typ 14 bis Fg.-Nr. 1 665 212 Typ 15 bis Fg.-Nr. 1 665 424
vorn und hinten Stärke	—	117 902	5,0–4,8	2,5	
hinten Stärke	—	211 2 000 001	6,0–5,8	2,5	(5) Limousine 111/112, 115/116 bis Fg.-Nr. 4 630 937
- Bremsbeläge für Scheibenbremse (6) Dicke	—	211 2 000 001	10,0 (6)	2,0	
					(6) Ohne Bremsträgerplatte gemessen



Benennung	bis Fg.-Nr.	Typ 3		Verschleiß- grenze	Typ 4	
		ab Fg.-Nr.	Beim Einbau (neu)		Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze
g - Bremsbeläge						
- Bremsbeläge:						
vorn	-	-	50,0	-	-	-
hinten	-	0 076 300	45,0	-	45,0	-
	0 076 299	-	40,0	-	-	-
vorn und hinten Stärke	-	0 076 300	4,05—3,85	2,5	-	-
vorn und hinten Stärke	0 076 299	-	4,0—3,8	2,5	-	-
hinten Stärke	-	-	-	-	4,0—3,8	2,5 (4)
- Bremsbeläge für Scheibenbremse (5) Stärke	-	-	10,0	2,0	10,0	2,0

Benennung	Modell 481		
	Beim Einbau (neu)	Verschleiß- grenze	
g - Bremsbeläge			
- Bremsbeläge:			(4) Aufgepreßte Beläge: 1,0 mm
vorn	—	—	(5) Ohne Bremsträgerplatte gemessen
hinten	40,0	—	
} Breite	—	—	
vorn und hinten Stärke	—	—	
vorn und hinten Stärke	—	—	
hinten Stärke	4,0–3,8	2,5	
- Bremsbeläge für Scheibenbremse (5) Stärke	10,0	2,0	

B

II. Bremskraftregler

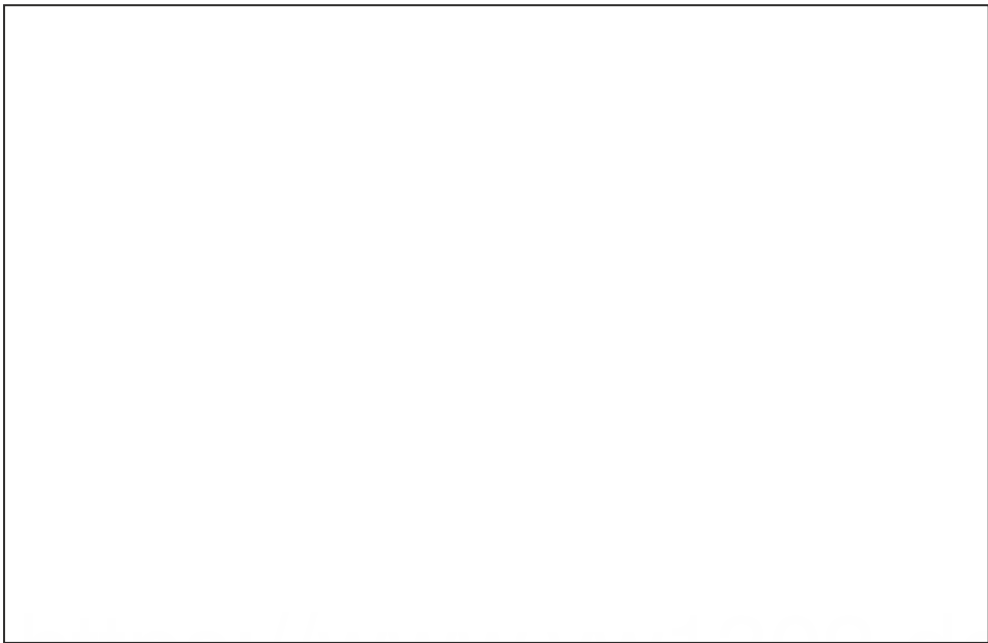
Benennung	Typ 2 Beim Einbau (neu)	Typ 4 Beim Einbau (neu)	Modell 481 Beim Einbau (neu)
Kolbendurchmesser	—	18,0 mm	18,0 mm
Regelbeginn	—	37 atü	33 atü
Prüfdruck	—	—	—
1. Prüfung vor/hinter Regler	—	52/42–46 atü	50/38–42 atü
2. Prüfung vor/hinter Regler	100/55–65 atü (1)	100/63–69 atü	100/61–67 atü

III. Hydraulische Kupplungsbetätigung

a - Kupplungsgeberzylinder			
Bohrung	—	19,05 mm ϕ (2)	—
Hub	—	30,0 mm	—
Vordruck im Leitungssystem	—	0,3–0,6 atü	—
Länge der Betätigungsstange	—	einstellbar	—
Spiel Betätigungsstange/Kolben	—	0,5 mm	—
Leerweg Kupplungspedal	—	3–4 mm	—
Einstellung der Anschlagstellschraube	—	22,5 mm (3)	—
b - Kupplungsnehmerzylinder			
Bohrung bis Fg.-Nr. 419 050 931	—	22,2 mm ϕ	—
Bohrung ab Fg.-Nr. 410 2 000 001	—	44,45 mm ϕ	—
<p>(1) bei geneigtem Bremskraftregler (siehe Reparatur-Leitfaden B 5.2/1–3)</p> <p>(2) von Fg.-Nr. 4102 000 001 bis 4102 005 993 : 17,46 mm ϕ</p> <p>(3) ab Fg.-Nr. 4102 080 159: Linkslenker 22,5 mm, Rechtslenker 21,5 mm</p>			

IV. Reifenangaben

Typ	1													
Modell	VW 1200/1300 und Karmann Ghia				VW 1500 und 1302				147		181			
Reifen (schlauchlos)	5.60–15 4PR (1, 2)		155 SR 15		5.60–15 4PR		155 SR 15		5.60–15 6PR		165 R-15M+S mit Schlauch			
Felge Höhenschlag	4 J x 15 (3)												4 1/2 K x 15	
Felge Seitenschlag	max. 1,5 mm für alle Typen													
Reifendrucke (4) Angaben in atü = kg/cm ²	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten		
a - bis zwei Personen	1,1	1,7	1,3	1,9	1,1	1,9	1,3	1,9	–	–	1,3	1,9		
b - voll besetzt	1,2	1,8	1,3	1,9	1,3	1,9	1,3	1,9	–	–	1,3	1,9		
c - mit halber Nutzlast	–	–	–	–	–	–	–	–	1,2	1,8	–	–		
d - mit voller Nutzlast	–	–	–	–	–	–	–	–	1,2	2,5	–	–		
<p>(1) Schlauchlos ab August 1956</p> <p>(2) Modell 14 ab Fg.-Nr. 117 000 001: 5.60 S–15 4PR</p> <p>(3) Modell 14 ab Fg.-Nr. 148 469 038 4 1/2 J x 15</p> <p>Anmerkung: Für höhere Geschwindigkeiten über längere Strecken sind die Luftdruckwerte um jeweils 0,2 atü zu erhöhen.</p>														



Typ	2 bis August 1967							
Modell	0,8 t bis Fg.-Nr. 20-117 901		bis Fg.-Nr. 1 222 025		0,8 t ab Fg.-Nr. 1 222 026		1 t	
Reifen (schlauchlos)	5.50-16 (m. Schlauch)		6.40-15 6 PR (m. Schlauch)		7.00-14 6 PR			
Felge Felge Höhengschlag Seitenschlag	3,50D x 16 max. 1,5		4 1/2 K x 15		5 JK x 14			
Reifendrucke Angaben in atü = kg/cm ²	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten
a - bis zu 3/4 der Nutzlast (Krankenwagen)	2,0	2,0	1,8	1,8	1,8	1,8	-	-
b - bis zu 3/4 der Nutzlast	2,0	2,0	2,0	2,3	2,0	2,1	2,0	2,3
c - mit voller Nutzlast	2,5	2,75	2,0	2,5	2,0	2,3	2,0	2,8

Typ	2 ab August 1967											
Modell	22		21, 23, 26		24		27		21 F (1)			
Reifen (schlauchlos)	7.00–14 6 PR		7.00–14 8 PR		185 R 14 C mit Schlauch				7.00–14 8 PR		185 R 14 C	
Felge Felge Höhengschlag Seitenschlag	5 1/2 J x 14 (2)											
	max. 1,5 mm											
Reifendrucke Angaben in atü = kg/cm ²	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten
a - bis zu 3/4 der Nutzlast (Krankenwagen)	–	–	–	–	–	–	2,1	2,1				
b - bis zu 3/4 der Nutzlast	2,0	2,5	2,0	2,5	2,1	2,1	–	–	2,0	2,5	2,1	2,1
c - mit voller Nutzlast	2,0	2,9	2,0	3,0	2,1	2,6	–	–	2,0	3,0	2,1	2,9

(1) ab August 1970 serienmäßig Gürtelreifen 185 R 14 C

(2) bis Fg.-Nr. 210 2 248 837: 5 JK x 14

Anmerkung: Für höhere Geschwindigkeiten über längere Strecken sind die Luftdruckwerte um jeweils 0,2 atü zu erhöhen.

Typ	2 ab August 1971							
Modell	22				21, 23, 26 (1)			
Reifen (schlauchlos)	1,6 l-Motor 7.00-14 8 PR (185 R 14 C)		1,7 l-Motor 185 SR 14 Reinforced		1,6 l-Motor 7.00-14 8 PR (185 R 14 C)		1,7 l-Motor 185 SR 14 Reinforced	
Felge	5 1/2 J 14							
Felge Höhengschlag Seitenschlag	max 1,5 mm							
Reifendrucke Angaben in atü = kg/cm ²	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten
a - bis zu 3/4 der Nutzlast	2,0 (2,1)	2,8 (2,4)	2,1	2,4	2,0 (2,1)	2,8 (2,6)	2,1	2,6
b - mit voller Nutzlast	2,0 (2,1)	3,1 (2,8)	2,1	2,8	2,0 (2,1)	3,25 (2,9)	2,1	2,9
(1) Modell 26 nur mit 1,6 l-Motor								

24		21 F	27	
1,6 I-Motor 185 R 14 C	1,7 I-Motor 185 SR 14 Reinforced	1,6 I-Motor 185 R 14 C	1,6 I-Motor 185 R 14 C	1,7 I-Motor 185 SR 14 Reinforced

vorn	hin- ten	vorn	hinten	vorn	hin- ten	vorn	hin- ten	vorn	hinten
2,1	2,6	2,1	2,4	2,1	3,1	2,1	2,2	2,1	2,2
2,1	2,8	2,1	2,8	2,1	3,1	2,1	2,2	2,1	2,2

Typ	3											
Modell	31 und 34		36/I		36/II		31 und 34		36/I		36/II	
Reifen (schlauchlos)	6.00-15L4PR (1)		6.00-15L6PR		6.00-15L8PR		165 SR 15		165 SR 15		165 SR 15	
Felge Felge Höhengschlag Seitenschlag	4 1/2 J x 15				4 1/2 J x 15							
Reifendrucke Angaben in atü = kg/cm ²	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten
a - bis zwei Personen	1,2	1,8	–	–	–	–	1,3	2,0	–	–	–	–
b - voll besetzt	1,3	2,0	–	–	–	–	1,3	2,0	–	–	–	–
c - mit halber Nutzlast	–	–	1,2	1,8	1,2	1,8	–	–	1,3	2,0	1,3	2,0
d - mit voller Nutzlast	–	–	1,3	2,5	1,3	3,2	–	–	1,3	2,5	1,3	3,2

(1) Typ 34 ab August 1963: 6.00 S-15 L 4 PR

Anmerkung: Für höhere Geschwindigkeiten über längere Strecken sind die Luftdruckwerte um jeweils 0,2 atü zu erhöhen.

Typ	4				48	
Modell	41/42		46		481	
Reifen (schlauchlose Gürtelreifen)	155 SR 15		165 SR 15		165 SR 14	
Felge Felge Höhengschlag Seitenschlag	4 1/2 J x 15 max. 1,5 mm		4 1/2 J x 15		4 1/2 J x 14 max. 1,0 mm	
Reifendrucke Angaben in atü = kg/cm ²	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten
a - bis zwei Personen	1,4	1,8	–	–	1,5 (1)	1,5 (1)
b - voll besetzt	1,6	2,2	–	–	1,7	1,9
c - halbe Nutzlast	–	–	1,3	2,1	–	–
d - volle Nutzlast	–	–	1,3	2,5	–	–

(1) bis 4 Personen und 35 kg Gepäck

V. Anzugsdrehmomente für Schrauben und Muttern

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
B r e m s e n				
Typ 1:				
Hauptbremszylinder an Rahmen	M 8	8 G	8.8	2,0–3,0
Schrauben für Lagerdeckel/Bremsträgerblech/Lagerflansch	M 10	10 K	10.9	5,5–6,5
Schrauben für Bremsträgerblech an Achsschenkel	M 10	10 K	10.9	5,0
Bremsschlauch-Anschlußstutzen	M 10 x 1	9 S 20 K	–	1,5–2,0
Bremsrohr-Anschlußmutter	M 10 x 1	9 S 20 K	–	1,5–2,0
Bremslichtschalter	M 10 x 1	–	–	1,5–2,0
Radbremszylinder an Bremsträgerblech	M 8	8 G	8.8	2,0–3,0
Festsattel an Achsschenkel	M 10	10 K	10.9	4,0
Vordruckventile im Tandem-Hauptbremszylinder	M 12 x 1	–	–	2,0
Typ 2:				
Schrauben für Lagerdeckel mit Bremsträgerblech hinten	M 10	10 K	10.9	5,5–6,0
Schrauben für Bremsträgerblech mit Radbremszylinder vorn	M 10	10 K	10.9	5,5–6,0
Bremsschlauch-Anschlußstutzen	M 10 x 1	9 S 20 K	–	1,5–2,0
Bremsrohr-Anschlußmutter	M 10 x 1	9 S 20 K	–	1,5–2,0
Bremslichtschalter	M 10 x 1	–	–	1,5–2,0
Tandem-Hauptbremszylinder an Bremskraftverstärker	M 8	8 G	10	max. 1,3
Bremskraftverstärker an Halteplatte/Vorderachse	M 8	8 G	10	max. 1,3
Bremskraftregler an Längsträger	M 8	–	8.8	1,5–1,8
Festsattel an Achsschenkel	M 12 x 1,5	–	12.9	12,0

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeitsklasse	mkg
Typ 3:				
Hauptbremszylinder an Rahmen	M 8	8 G	8.8	2,0–3,0
Schrauben für Lagerdeckel/Bremsträgerblech hinten	M 10 x 1,5	10 K	–	5,5–6,5
Radbremmszylinder				
a - hinten am Bremsträgerblech	M 8	8 G	8.8	2,5
b - vorn am Bremsträgerblech/Achsschenkel	M 10 x 1	8 G	8.8	4,5
Festsattel der Scheibenbremse an Achsschenkel	M 10	10 K	10.9	4,0
Bremsschlauch an				
a - Bremsleitung	M 10 x 1	–	–	1,5–2,0
b - Radbremszylinder	M 10 x 1	–	–	1,5–2,0
c - Festsattel bei Scheibenbremse	M 10 x 1	–	–	1,5
Bremslichtschalter	M 10 x 1	–	–	1,5–2,0
Typ 4:				
Tandem-Hauptbremszylinder				
Tandem-Hauptbremszylinder an Lagerbock	M 10	8 G	–	4,0–4,5
Bremsleitung an Tandem-Hauptbremszylinder (1)	M 10 x 1	–	–	1,5–2
Bremslichtschalter an Tandem-Hauptbremszylinder	M 10 x 1	–	–	2,0–2,5
Vorderradbremse				
Innensechskantschraube in Klemmutter	M 7 x 1	10 K		1,0–max. 1,3
Abdeckblech an Achsschenkel	M 8	5 D		1
Festsattel an Achsschenkel	M 12 x 1,5	10 K		8,0–9,0
Entlüfterventil in Festsattel	M 6 / M 7	–		max. 0,5
(1) gilt für alle Leitungsanschlüsse				

B

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeits- klasse	mkg
Hinterradbremse				
Radbremszylinder an Bremsträgerblech	M 8	8 G	—	2,0–3,0
Hinterradwelle an Gelenkflansch	M 14	10 K	—	13,0–15,0
Lagerdeckel an Radlagergehäuse	M 10	10 K	—	6,0
Handbremsseil an Bremsträgerblech	M 8	8 G	—	2,0–3,0
Bremskraftregler				
Regler an Kofferboden	M 8	—	—	2,0
Verschlußschraube an Gehäuse	M 18	—	—	11,0
Mutter für Einstellschraube	M 10	—	—	2,5–3,5
Federgehäuse an Gehäuse	M 6	8 G	—	1,0
Bremsschlauch an Bremsleitung	M 10 x 1	9 S 20 K	—	1,5–2,0
Hydraulische Kupplungsbetätigung				
Vordruckventil	M 12 x 1	—	—	2,0
Kupplungs-Geber-Zylinder an Lagerbock	M 10	8 G	—	4,0–4,5
Lagerbock an Aufbau	M 8 x 1,5	8 G	—	2,0
Modell 481				
Tandem-Hauptbremszylinder				
Anschlagschraube in Gehäuse	M 6	8 G	8.8	0,5–1,0
Vordruckventil an Gehäuse	M 12 x 1	—	—	2,0
Bremsleitung an Hauptbremszylinder	M 10 x 1	—	—	1,5–2,0
Tandem-Hauptbremszylinder an Bremskraftverstärker	M 8	8 G	10	max. 1,3
Vorderradbremse				
Innensechskantschrauben für Festsattelgehäuse	M 8	—	—	2,5
Festsattel an Getriebe	M 12 x 50	—	12.9	13,0
Entlüfterventil in Radbremszylinder/Festsattel	M 6 / M 7	9SMnPB23K	—	max. 0,5
Bremsschlauch an Radbremszylinder/Festsattel	M 10	9 S 20 K	—	1,5–2,0

Benennung	Gewinde	Güteklasse	Festigkeits- klasse	mkg
Hinterradbremse				
Radbremszylinder an Bremsträger	M 8	8 G	8.8	2,0–3,0
Bremsträger an Achslenker	M 10 x 1	–	10.9	5,0–5,5
Bremstrommel an Achslenker	M 10 x 1	–	10.9	6,0–7,0
Bremskraftregler				
Bremskraftregler an Traverse	M 8	–	8.8	2,5
Verschlußschraube an Gehäuse	–	–	–	11,0
Bremskraftverstärker				
Bremskraftverstärker an Lagerbock	M 8	–	8	max. 1,3
Räder				
Radbefestigungsschrauben				
Typ 1				
ab August 1966 (Vierlochfelge), (1)	M 12 x 1,5 x 13	CK 35	–	10,0
Typ 2 bis Fg.-Nr. 210 2 248 837	M 14 x 1,5 x 19	CK 35	–	12–13
Typ 2 bis Fg.-Nr. 211 2 000 001	M 14 x 1,5 x 19	CK 35	–	13,0
Typ 3	M 14 x 1,5 (2)	–	8	12–14
Typ 3	M 12 x 1,5 x 13	CK 35	–	10,0
ab August 1965 (Vierlochfelge)	M 14 x 1,5 x 19	CK 35	–	12–13
Typ 4	M 14 x 1,5 x 19	CK 35	–	12–13
Modell 481	M 12 x 1,5 x 28	–	8.8	8,5±1,5

(1) Nur an Fahrzeugen mit Scheibenbremse. Ab 118 000 001 generell

(2) Radmuttern

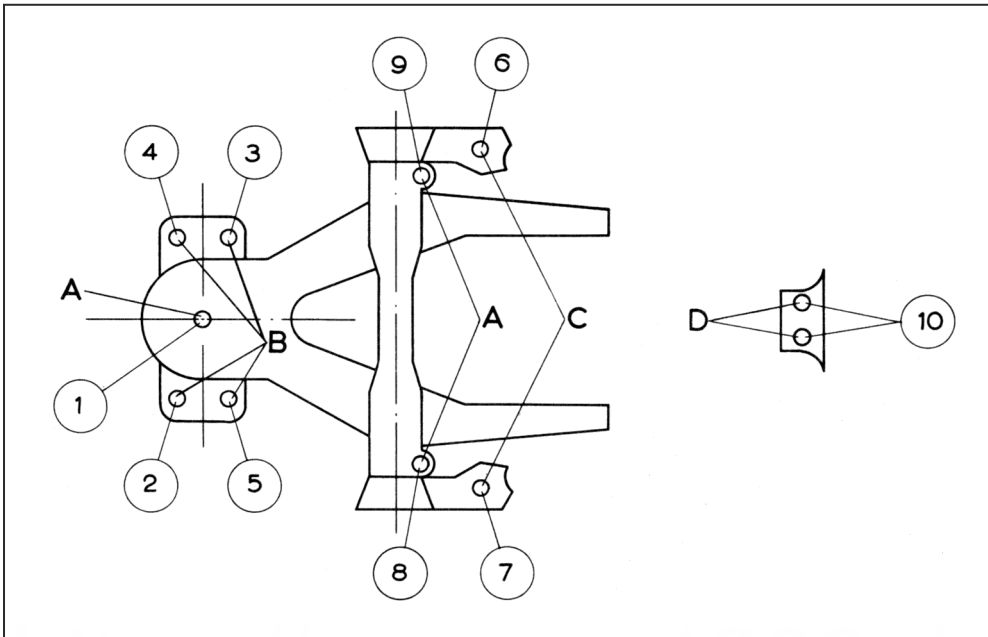
(3) bis Fg.-Nr. 410 2 047 256: M 14 x 1,5 x 25

B

Aufbau

I. Anzugsdrehmomente für Schrauben und Muttern

Benennung	Gewinde	Güteklasse	mkg
A - Aufbau (Typ 1 und 3)			
a - beim Aufsetzen des Aufbaues:			
Schrauben für Aufbaubefestigung	M 8	8 G	1,5–2,0
Schrauben für Aufbaubefestigung	M 10	8 G	1,5–2,0
b - beim Nachziehen			
Schrauben für Aufbaubefestigung	M 8	8 G	1,0–1,5
Schrauben für Aufbaubefestigung	M 10	8 G	1,0–1,5
B - Aufbau (nur für Typ 3 zusätzlich)			
Schrauben für Fahrschemel an Rahmen (A)	M 10	8 G	4,0–4,5
Schrauben für Fahrschemel an Rahmen (B)	M 8	8 G	2,0
Schrauben für Karosserie an Fahrschemel (vom Kofferraum aus anziehen) (C) 1)	M 10	8 G	4,0
Schrauben für Motorlagerung an Karosserie (D)	M 8	5 S	1,0–1,5
Schrauben für Karosserie an Halter für Vorderachse	M 10	8 G	4,0
1) Schrauben unbedingt nach der in der Zeichnung angegebenen Reihenfolge anziehen			



A

Elektrische Anlage

I. Generatoren A - Prüfwerte für Gleichstromgeneratoren

Generator VW-Ersatzteil- Nr.	Regler VW-Ersatzteile- Nr.	Fahrzeug- Typ	von Einsatz bis	Maximal- strom A	Nenn- daten Mittlere Regulier- spannung V	Nenn- leistungs- drehzahl U/min
111 903 021 H 111 903 021 J	113 903 801 F 113 903 801 G	1/1200	116 000 001– 116 000 001–Jan. 1970	45	7	2500
131 903 021	131 903 801	1 14 2	117 000 001–117 844 902 146 000 002–147 844 902 216 000 001–216 179 668	45	7	1700
311 903 031 D	113 903 803 D	3/M 633 (1)	Okt. 1965–	30	14	2000
113 903 031 F	113 903 803 D	1/M 613 (1) 2/M 623	Okt. 1965– Okt. 1965–Juli 1968	30	14	2000
311 903 031	113 903 803	3/M 630 u. 631 (1)	316 000 001–Juli 1966	38	14	3200
211 903 031	211 903 803	1/M 610 u. 611 (1)	117 000 001–117 844 902	30	14	2000
		2/M 620 u. 621 (1) alle	Okt. 1965–216 179 688 217 000 001–217 148 459			

Anmerkung: Alle Drehzahlen sind auf die Generatorwelle bezogen. Bei eingebautem Generator Keilriemenspannung beachten.

(1) M-Nummern siehe Seite 184

Einschalt- drehzahl U/min	Prüfdaten		Regulier- spannung ohne Belastung V	Regulier- spannung bei Belastung V	Be- lastungs- strom A
	Einschalt- spannung V	Rück- strom A			
1660–1950	6,2–6,8	2,0–5,5	7,4–8,1	6,4–7,3	34
1050	6,2–6,8	2,0–5,5	7,3–8,0	6,3–7,2	34
1450	12,5–13,2	5,0–11,5	13,5–14,5	Stromreglereinsatz warm: 27,5–32 A kalt: 29–33 A	
1450	12,5–13,2	5,0–11,5	13,5–14,5	Stromreglereinsatz warm: 27,5–32 A kalt: 29–33 A	
2300	12,4–13,1	2,0–7,5	13,5–14,5	12,8–13,8	55
1450	12,4–13,1	2,0–7,5	13,5–14,5	12,8–13,8	45

E

Generator VW-Ersatzteile- Nr.	Regler VW-Ersatzteile- Nr.	Fahrzeug- Typ	Einsatz		Maximal- strom A	Nenn-daten Mittlere Regulier- spannung V	Nenn- leistungs- drehzahl U/min
			von	bis			
211 903 031 A	211 903 803 B	1/1300 1/1500	118 000 001–118 857 707 118 000 001–118 857 871		30	14	2000
		2	218 000 001–218 163 485				
113 903 031 G	113 903 803 E	1/1300 1/1500 2 181	118 857 708– 118 857 872– 218 163 486–218 202 251 180 2 000 001 –		30	14	2000
111 903 021 K	111 903 801 D	1/1200 M 52 (1)	Mai 1968–		45	7	1700
311 903 031 E 311 903 017 D	211 903 803 u.B	3	317 000 001–318 191 403		30	14	200
311 903 031 F 311 903 017	113 903 803	3	318 191 404–		30	14	2000
211 903 031 D	211 903 803 E	2	219 000 001–		38	14	2400
211 903 031 E	113 903 803 C	2/M 623 181/M 63 (1)	219 000 001– 1802 000 001–				

Anmerkung: Alle Drehzahlen sind auf die Generatorwelle bezogen. Bei eingebautem Generator Keilriemenspannung beachten

(1) M-Nummern siehe Seiten 184 und 185

(2) wird als Ersatzteil mit ausgewuchteter Riemenscheibe geliefert

Einschalt- drehzahl U/min	Prüfdaten		Regulier- spannung ohne Belastung V	Regulier- spannung bie Belastung V	Be- lastungs- strom A
	Einschalt- spannung V	Rück- strom A			
1450	12,4–13,1	2,0–7,5	13,5–14,5	12,8–13,8	45
1450	12,4–13,1	2,0–7,5	13,5–14,5	12,8–13,8	45
1050	6,2–6,8	2,0–5,5	7,3–8,0	6,3–7,2	34
1450	12,4–13,1	2,0–7,5	13,5–14,5	12,8–13,8	45
1450	12,4–13,1	2,0–7,5	13,5–14,5	12,8–13,8	45
1300	12,5–13,2	5,0–11,5	13,5–14,2	12,9–13,6	35
				Stromreglereinsatz kalt 37–39 A	



B - Prüfwerte für Drehstromgeneratoren

Generator-Ersatzteil-Nr.	Typ/Aufschrift	Regler VW-Ersatzteile-Nr.	Maximalstrom A	Nenndaten			Leistungsprüfung	
				Mittlere Regulierspannung V	Nennleistungsdrehzahl U/min	Einschalt-drehzahl U/min	Einstellbelastung A	Drehzahl U/min
021 903 023	K1(RL)14V35A20 K1(RL)14V35A22	021 903 023	35	14	2000 2200	1000	10 23 35 10 23 35	1300 2000 6000 1400 2200 6000
021 903 023 B	K1(RL)14V45A22 K1(RL)14V45A24	021 903 023	45	14	2200 2400	1000	10 30 45 10 30 45	1400 2200 6000 1550 2400 6000
021 903 023 A	K1(RL)14V55A22	021 903 023	55	14	2200	1000	10 36 55	1350 2200 6000
028 903 023 A	K1(RL)14V43A21	028 903 803	43	14	2100	1000	10 18 43	1250 2100 6000
028 903 025	K1(RL)14V55A20	028 903 803	55	14	2000	1000	10 36 55	1200 2000 6000

II. Anlasser

A - Ausrüstungstabelle

Typ/Modell	ab Fahrgestell-Nr.	Anlasser	Spannung/Nennleistung
1/1200	117 000 001	111 911 021 E (Bosch) 111 911 021 F (VW)	6 V / 0,5 PS
1 2 3 4	118 000 001 218 000 001 318 000 001 419 000 001	311 911 023 B (Bosch) 111 911 023 A (VW)	12 V / 0,7 PS
1/Automatic 181 u. 181/M 63 3/Automatic 4/Automatic	118 000 002 180 2 000 001 318 000 002 419 000 002	003 911 023 A (Bosch)	12 V / 0,8 PS
1 2 3 4	110 2 000 001 210 2 000 001 310 2 000 001 410 2 000 001	311 911 023 C (Bosch)	12 V / 0,7 PS
1 2 3 4	ab März 1970	311 911 023 D (Bosch)	12 V / 0,7 PS
Modell 48	481 2 000 001	028 911 023 A 028 911 023 B	12 V / 0,7 PS

E

B - Prüfwerte für Anlasser

Anlasser Typ	Leerlaufprüfung			Belastungsprüfung		
	Strom A	Spannung V	Drehzahl U/min	Strom A	Spannung V	Drehzahl U/min
311 911 023 B 311 911 023 C 311 911 023 D 028 911 023 A 028 911 023 B	35–45	12	7400–9100	170–205	9	900–1300
111 911 023 A	25–40	12	6200–7800	170–195	9	1050–1350
003 911 023 A	35–50	12	6400–7900	160–200	9	1100–1400
111 911 021 E	50–70	5,5	5400–6800	250–290	4,5	900–1200
111 911 021 F	50–70	5,5	5500–7000	270–290	4,5	800–1000

C - Prüfwerte für Magnetschalter

	Stromaufnahme 6-V-Magnetschalter		Stromaufnahme 12-V-Magnetschalter	
	Bosch max. 89 A max. 18 A	VW max. 43 A max. 23 A	Bosch max. 35 A max. 11 A	VW max. 30 A max. 12 A
Zugspule Haltespule				

Anlasser Typ	Kurzschlußprüfung		Einzugs- spannung Magnet- schalter V	
	Strom A	Spannung V		
311 911 023 B 311 911 023 C 311 911 023 D 028 911 023 A 028 911 023 B	220–260	6	7	<p>Diese Werte gelten für eine 6- bzw. 12-Volt-135-Ah-Batterie. (Eventuell Batterien parallel schalten).</p> <p>Alle Drehzahlen sind auf die Anlasserwelle bezogen.</p> <p>Prüftemperatur 20° C.</p>
111 911 023 A	270–290	6	8	
003 911 023 A	250–300	6	8	
111 911 021 E	430–515	3,5	3,3	
111 911 021 F	410–470	3,5	3,3	

E

III. Batterien

A - Ausrüstungstabelle

Typ/ Modell	Fahrgestell-Nummer ab bis	Spannung in Volt	Kapazität in Ah	Länge in mm	Breite in mm	Höhe in mm
1	— 929 745	6	70	—	—	—
	929 746	6	66	178	175	187
	118 000 001	12	36	210	175	175
181	180 2 000 001	12	36	210	175	175
181 (M 63)	180 2 000 001	12	45	249	175	175
2	117 902 216 179 668	6	77	—	—	—
	217 000 001	12	45	249	175	175
3	0 000 001 316 316 238	6	77	—	—	—
	317 000 001	12	36	210	175	175
4	419 000 001	12	45	249	175	175
Modell 481	481 2 500 001	12	44	220	175	203

B - Batterie prüfen

Ladezustand	normale Klimazonen			Tropen	
	°Bé	Spez. Gewicht	Säure gefriert bei °C	°Bé	Spez. Gewicht
entladen	16	1,12	-13	11	1,08
halb geladen	24	1,20	-22,5	18	1,14
gut geladen	32	1,285	-65	27	1,23

Stand der Säure über dem Plattensatz einschließlich der Separatoren: 5 mm.

Sind Säurestandsmarken vorhanden, ist der Säurespiegel danach einzurichten.

Belastungsprüfung

Batterie	12 Volt	6 Volt
Belastungsstrom	110 A	165 A
Mindestspannung	9,6 V	4,6 V
Belastungsdauer	5–10 sek	

E

Benzin-elektrische Heizung

Ausführung	B 2	BN 2	BN 4	BA 4
Eingebaut in Typ bzw. Modell	1 (bis 8.70)	1 alle, außer 181	1/181 2	4
Heizleistung	bis 1750 Kcal/h	bis 2000 Kcal/h	bis 4000 Kcal/h	bis 4000 Kcal/h
Betriebsspannungsbereich	10–14 V	10–14 V	10–14 V	10–14 V
Leistungsaufnahme				
a - im Anlauf	140 W	200 W	110 W	200 W
b - im Betriebszustand	20 W	36 W	50 W	130 W
Sicherung für:				
a - Regelstrom	–	–	8 A	8 A
b - Arbeitsstrom	16 A	16 A	16 A	16 A
Kraftstoffverbrauch	0,27 l/h	0,31–0,37 l/h	0,61–0,71 l/h	0,2–0,6 l/h
Zweihundert Hübe der Dosierpumpe fördern:		5,9–7,1 cm ³	13,3–15,2 cm ³	11,8–12,5 cm ³
Sicherung für den Überhitzungsschutz	–	8 A	–	8 A
Ansprechtemperatur bzw. Ansprechzeit des Überhitzungsschalters	125–180 °C	160–200 °C	165–195 °	120 sec
Warmlufttemperatur über Eintrittstemperatur	ca. 90 °C	ca. 110 °C		
Abschaltzeit des Nachlaufes (begrenzt vom Thermoschalter)	110–150 sec	110–150 sec	110–150 sec	90–150 sec
Glühzeit der Glühkerze, weniger als (begrenzt durch Thermoschalter)	1 min	40 sec	45 sec	1 min
Ansprechzeit des Sicherheitsschalters	ca. 3–4 min	ca. 2–3 min	ca. 2–3 min	ca. 3–4 min
Zündkerzenspannung	–	–	5000 V	5000 V
Glühkerzenspannung	3,2 V	3,2 V	12 V	12 V

Allgemeine technische Daten

I. Fahrleistungen und Verbrauch

Typ	1					
	11/1200 (30 PS)	11/1200	11/1300	11/1300 M 9	11/1300 44 PS	11/1300 44 PS/M 9
Höchst- und Dauergeschwindigkeit km/h bei Motordrehzahl U/min	110 3400	115 3870	120 4010	115 3950	125 4130	120 3960
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstgeschwindigkeit m/s	—	8,26	9,22	9,10	9,5	9,12
Fahrgeschwindigkeit bei Höchstleistungsdrehzahl U/min	3400	3600	4000	4000	4100	4100
1. Gang	25	25	28	50	29	49
2. Gang	46	46	52	81	53	87
3. Gang	73	76	84	115	87	124
4. Gang	110	107	120	—	124	—
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße						
1. Gang	37,0	41,0	44,0	33,0	40	31
2. Gang	18,5	21,0	23,0	25,2	20	24
3. Gang	11,0	12,0	12,5	18,5	11	17,5
4. Gang	6,0	7,0	8,0	—	6,5	—
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)						
von 0 auf 50 km/h	—	7	6	—	—	—
von 0 auf 80 km/h	21	18	14	16,5	14	19
von 0 auf 100 km/h	—	37	26	32	25	32
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 l/100 km	7,3	7,5	8,5	9,0	8,5	9,0
Ölverbrauch l/1000 km	0,3–1,0	0,3–1,0	0,3–1,0	0,3–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0

Typ		1					
Modell		11/1500	11/1500 M 9	14/1500	14/1500 M 9	15/1500	15/1500 M 9
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	125	120	132	128	125	120
	bei Motordrehzahl U/min	3950	4150	4150	4350	3950	4150
Mittlere Kolbengeschwindigkeit							
bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	9,10	9,55	9,55	10,00	9,10	9,55
Fahrgeschwindigkeit							
bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	4000	4000	4000	4000	4000	4000
1. Gang		30	50	30	50	30	50
2. Gang		55	81	55	82	55	82
3. Gang	km/h	90	115	90	117	90	117
4. Gang		127	—	127	—	127	—
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße							
1. Gang		46,0	39,0	45,0	37,4	45,0	37,4
2. Gang		24,0	31,0	23,0	29,6	23,0	29,6
3. Gang	%	13,0	22,9	13,0	21,8	13,0	21,8
4. Gang		8,0	—	8,0	—	8,0	—
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 50 km/h		6	—	6	—	6	—
von 0 auf 80 km/h	s	13	15	13	15	13	15
von 0 auf 100 km/h		23	—	22	—	23	—
Kraftstoffverbrauch							
nach DIN 70030	l/100 km	8,8	9,3	8,5	9,0	8,8	9,3
Ölverbrauch	l/1000 km	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0

Typ		1					
		18/1500	11/1600	11/1600 M 9	14/1600	14/1600 M 9	15/1600
Modell							
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	110	130	125	135	130	130
bei Motordrehzahl	U/min	4120	4080	4250	4250	4450	4080
Mittlere Kolbengeschwindigkeit							
bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	9,46	9,4	10,2	9,78	11,4	9,4
Fahrgeschwindigkeit							
bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	4000	4000	4000	4000	4000	4000
1. Gang		23	30	51	30	51	30
2. Gang	km/h	42,5	55	82	55	82	55
3. Gang		72	90	117	90	117	90
4. Gang		107	127	—	127	—	127
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße							
1. Gang		55,0	48,0	38,0	45,5	37,0	45,5
2. Gang		29,0	25,0	31,0	24,0	30,0	24,0
3. Gang	%	15,5	14,0	22,0	13,5	21,0	13,5
4. Gang		9,0	8,0	—	8,0	—	8,0
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 50 km/h		—	—	—	—	—	—
von 0 auf 80 km/h	s	—	—	—	—	—	—
von 0 auf 100 km/h		—	—	—	—	—	—
Kraftstoffverbrauch (1) nach DIN 70030							
	l/100 km	11,3	9,0	9,5	8,8	9,3	9,0
Ölverbrauch	l/1000 km	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,-	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0

Typ		1				
Modell		15/1600 M 9	11/1600 50 PS	11/1600 50 PS/M 9	14/1600 50 PS	14/1600 50 PS/M 9
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	125	130	125	138	134
	bei Motordrehzahl U/min	4250	4060	3900	4080	4130
Mittlere Kolbengeschwindigkeit						
bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	10,2	9,34	8,96	9,4	9,5
Fahrgeschwindigkeit						
bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	4000	4000	4000	4000	4000
1. Gang		51	30	55	32	55
2. Gang		82	55	100	59	90
3. Gang	km/h	117	90	128	96	137
4. Gang		—	127	—	138	—
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße						
1. Gang		37,0	47	35,5	43,5	35,5
2. Gang		30,0	24	29	22,5	28,5
3. Gang	%	21,0	13	20,5	12,5	20,5
4. Gang		—	8	—	7,5	—
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)						
von 0 auf 50 km/h		—	—	—	—	—
von 0 auf 80 km/h	s	—	13	15	13	15
von 0 auf 100 km/h		—	21	23	20	23
Kraftstoffverbrauch						
nach DIN 70030	l/100 km	9,5	8,5	9,3	8,8	9,3
Ölverbrauch	l/1000 km	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0

Typ		2					
Modell		2/1200 30 PS	2/1200 30 PS (1)	2/1200 34 PS	2/1200 34 PS (1)	2/1500 42 PS/0,8 t (1)	
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	90	85	95	90	105	95
bei Motordrehzahl	U/min	3700	—	3620	3430	3630	3280
Mittlere Kolbengeschwindigkeit							
bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	7,8	7,8	7,8	7,4	8,74	8,74
Fahrgeschwindigkeit							
bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	3300	3300	3600	3600	3800	3800
1. Gang		18	18	20	20	24	23
2. Gang	km/h	35	34	38	37	44	42
3. Gang		53	52	64	63	74	71
4. Gang		80	80	94	93	110	105
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße							
1. Gang		24	25	26,0	26,0	28,0	28,0
2. Gang		12	13	13,4	13,5	14,5	14,5
3. Gang	%	7,5	7,5	7,0	7,0	7,5	7,5
4. Gang		4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 50 km/h		—	—	—	—	—	—
von 0 auf 80 km/h	s	—	—	—	—	—	—
von 0 auf 100 km/h		—	—	—	—	—	—
Kraftstoffverbrauch							
nach DIN 70 030	l/100 km	9,5	9,5	9,5	9,5	9,2	9,5
Ölverbrauch	l/1000 km	0,5–1,4	0,5–1,4	0,5–1,4	0,5–1,4	0,5–1,4	0,5–1,4

(1) Typ 26 mit Verdeck

Typ		2						
Modell		2/1500 42 PS/ 1,0 t	2/1500 44 PS/ 1,0 t (1)	2/1600 47 PS	2/1600 47 PS (1)	2/1600 50 PS	2/1600 50 PS (1)	2/1700 66 PS
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	105	95	105	95	110	105	125
	bei Motordrehzahl U/min	4040	3660	3900	3530	4100	3930	4660
Mittlere Kolbengeschwindigkeit								
bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	8,74	9,24	8,97	8,10	9,43	9,04	10,25
Fahrgeschwindigkeit								
bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	3800	4000	4000	4000	4000	4000	4800
1. Gang		21	22,5	23	23	23	23	27,0
2. Gang	km/h	39	41,5	43	43	43	43	51,0
3. Gang		67	70	70	70	70	70	83,0
4. Gang		99	104	107	107	107	107	127,0
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße				(2)	(2)			
1. Gang		26,0	28,0	27,0	27,0	27,0	27,0	28,0
2. Gang		13,5	14,5	14,0	14,0	13,0	13,0	14,5
3. Gang	%	7,0	8	7,0	7,0	7,0	7,0	7,5
4. Gang		4,0	4,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)								
von 0 auf 50 km/h		—	—	—	—	—	—	—
von 0 auf 80 km/h	s	—	—	—	—	—	—	—
von 0 auf 100 km/h		—	—	—	—	—	—	—
Kraftstoffverbrauch								
nach DIN 70 030	l/100 km	9,9	9,7	10,4	10,4	—	—	12,9
Ölverbrauch	l/1000 km	0,5–1,4	0,5–1,4	0,5–1,4	0,5–1,4	—	—	0,5–1,5

(1) Typ 26 mit Verdeck (2) Wagen voll beladen

Typ		1	3				
Modell		147	31/1500	36/1500 375 kg	36/1500 465 kg	31, 36/34 1500 S	31/1600
Höchst- und Dauergeschwindigkeit bei Motordrehzahl	km/h U/min	100 3350	125 3950	125 3950	125 3950	135/145 4250/ 4560	135 4250
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	7,15	9,10	9,10	9,10	—	9,77
Fahrgeschwindigkeit bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	3600	3800	3800	3800	4200	4000
1. Gang		25	28	28	28	31	30
2. Gang	km/h	46	52	52	52	58	55
3. Gang		72	85	85	85	90	90
4. Gang		107	120	120	120	133	127
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße		(2)		(2)	(2)		
1. Gang		30,0	42,5	40,0	38,0	45,5	44,0
2. Gang		15,0	22,0	20,0	19,5	23,0	23,0
3. Gang	%	9,0	12,5	11,5	11,0	13,0/14,0	13,0
4. Gang		5,0	7,5	6,5	6,0	7,5/8,0	8,0
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 50 km/h		—	6	6	6	—	5
von 0 auf 80 km/h	s	—	15	15	15	13/12	12,5
von 0 auf 100 km/h		—	25	25	25	21/20	20
Kraftstoffverbrauch (3) nach DIN 70 030	l/100 km	7,8	8,4	8,4	8,4	8	8,9
Ölverbrauch	l/1000 km	0,3–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0

Typ		3					
Modell		31/1600 M 249	34/1600	34/1600 M 249	36/1600 375 kg	36/1600 465 kg	36/1600 M 249
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	130	145	140	135	135	130
bei Motordrehzahl	U/min	4250	4560	4550	4250	4250	4250
Mittlere Kolbengeschwindigkeit							
bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	9,77	10,49	10,48	9,77	9,77	9,77
Fahrgeschwindigkeit							
bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	4000	4000	4000	4000	4000	4000
1. Gang		46	30	46	30	30	46
2. Gang		76	55	76	55	55	76
3. Gang	km/h	122	90	122	90	90	121
4. Gang		—	127	—	127	127	—
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße					(1)	(1)	(1)
1. Gang		40,0	44,0	40,0	41,5	39,5	36,0
2. Gang		—	23,0	—	21,5	20,5	—
3. Gang	%	—	13,0	—	12,0	11,5	—
4. Gang		—	8,5	—	7,5	7,0	—
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 50 km/h		—	5	—	5	5	—
von 0 auf 80 km/h	s	14	11,5	13,5	12,5	12,5	14
von 0 auf 100 km/h		—	19	—	20	20	—
Kraftstoffverbrauch							
nach DIN 70 030	l/100 km	9,7	8,9	9,7	8,9	8,9	9,7
Ölverbrauch	l/1000 km	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0

(1) mit halber Zuladung

Typ		4					
Modell		41	41/M249	41 E	46	46/M 249	46 E
a - Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	145	142	155	145	142	155
bei Motordrehzahl	U/min	4740	4640	5060	4815	4715	5130
Mittlere Kolbengeschwindigkeit							
bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	10,42	10,2	11,12	10,6	10,38	11,3
b - Fahrgeschwindigkeit							
bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	4500	4500	4900	4500	4500	4900
1. Gang		36	53	39	36	51	39
2. Gang		65	88	71	64	85,5	70
3. Gang	km/h	99	139	107	97	136	114
4. Gang		138	—	150	136	—	148
c - Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße							
1. Gang		43,5	43,5	47	(2) 39	(2) 29	(2) 41,5
2. Gang		23,0	—	24,5	20,5	—	21,5
3. Gang	%	14,0	—	15	12	—	13
4. Gang		8,5	—	9	7	—	7,5
d - Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 80 km/h	s	11,5	12,0	—	11,5	12,0	—
von 0 auf 100 km/h	s	18,5	20,1	15	18,5	20,1	15,0
e - Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030	l/100 km	10,8	11,5	10,0	10,8	11,5	10,0
f - Ölverbrauch	l/1000 km	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0	0,5–1,0

Typ		Modell 481		
		481/75 PS	481/90 PS	
Modell				
a - Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	148	158	
	bei Motordrehzahl	U/min	5400	5730
Mittlere Kolbengeschwindigkeit				
	bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	13,7	14,5
b - Fahrgeschwindigkeit				
	bei Höchstleistungsdrehzahl	U/min	5200	5200
	1. Gang		41	41
	2. Gang		70	70
	3. Gang	km/h	105	105
	4. Gang		140	140
c - Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße				
	1. Gang		49,0	53,5
	2. Gang		25,0	27,5
	3. Gang	%	15,0	16,0
	4. Gang		9,0	10,0
d - Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)				
	von 0 auf 80 km/h	s	—	—
	von 0 auf 100 km/h	s	16,0	13,9
e - Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030		l/100 km	10,2	10,2
f - Ölverbrauch		l/1000 km	0,3–1,0	0,3–1,0

Fahrleistungen von Fahrzeugen mit Muldenkolbenmotoren (M 240)

Typ		1/M 240					
		11/1300 (40 PS)	11/1300 M 9 (40 PS)	11/1300 (44 PS)	11/1300 M 9 (44 PS)	11/1500	11/1500 M 9
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	km/h	115	110	120	115	120	115
	bei Motordrehzahl U/min	3800	3800	4000	4000	3780	3950
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	8,74	8,74	9,22	9,22	8,69	9,10
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße							
1. Gang		41,5	28,0	35,7	—	43,8	35,2
2. Gang		21,4	22,2	18,1	—	22,6	27,0
3. Gang	%	11,9	16,1	9,4	—	12,5	20,0
4. Gang		6,8	—	4,7	—	7,3	—
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 80 km/h	s	16	—	—	—	14	—
von 0 auf 100 km/h	s	29	—	—	—	28	—
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030	l/100 km	8,8	—	—	—	9,0	—

Typ		1/M 240					
Modell		14/1500	14/1500 M 9	15/1500	15/1500 M 9	11/1600	11/1600 M 9
Höchst- und Dauergeschwindigkeit bei Motordrehzahl	km/h	130	125	120	115	125	120
	U/min	4100	4300	3780	3950	3900	3900
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	9,43	9,89	8,69	9,10	8,97	8,97
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße							
1. Gang		42,5	33,0	42,5	33,0	42,8	—
2. Gang		22,0	25,7	22,0	25,7	22,0	—
3. Gang	%	12,3	18,8	12,3	18,8	12,1	—
4. Gang		7,4	—	7,4	—	7,2	—
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 80 km/h	s	14	—	14	—	—	—
von 0 auf 100 km/h	s	26	—	28	—	—	—
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030	l/100 km	9,0	—	9,0	—	—	—

Typ		1/M 240		2/M 240		3/M 240	
Modell		14/1600	14/1600 M 9	2/1600 (44 PS)	2/1600 (46 PS)	31/1500	36/1500 375 kg
Höchst- und Dauergeschwindigkeit bei Motordrehzahl	km/h	—	—	100	105	120	120
	U/min	—	—	3850	3930	3750	3750
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	—	—	8,84	9,04	8,63	8,63
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße							
1. Gang		—	—	24,0	24,5	41,7	(1) 37,4
2. Gang		—	—	12,0	12,4	21,6	19,2
3. Gang	%	—	—	6,5	6,6	12,1	10,7
4. Gang		—	—	3,0	3,3	7,3	6,3
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 80 km/h	s	—	—	—	—	16	16
von 0 auf 100 km/h	s	—	—	—	—	29	29
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030	l/100 km	—	—	—	—	8,6	8,6

(1) mit halber Zuladung

Typ		3/M 240					
Modell		36/1500 465 kg	31/1600	34/1600	36/1600 375 kg	36/1600 465 kg	
Höchst- und Dauergeschwindigkeit bei Motordrehzahl	km/h	120	130	135	130	130	
	U/min	3750	4100	4250	4100	4100	
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstgeschwindigkeit	m/s	8,63	9,43	9,77	9,43	9,43	
Bergsteigfähigkeit, Wagen mit 2 Personen besetzt, auf guter Straße		(1)			((1)	(1)	
1. Gang		35,8	43,8	43,8	39,3	37,7	
2. Gang		18,4	22,7	22,7	20,3	19,4	
3. Gang	%	10,2	12,5	12,5	11,1	10,5	
4. Gang		6,0	7,5	7,5	6,5	6,2	
Beschleunigungszeiten (mit Durchschalten)							
von 0 auf 80 km/h	s	16	14	13	14	14	
von 0 auf 100 km/h	s	29	24	22	24	24	
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030	l/100 km	8,6	9,1	9,1	9,1	9,1	

(1) mit halber Zuladung

II. Füllmengen

		Typ 1		Typ 2		
		außer 1/1302	1302	bis Fg.-Nr. 218 000 001	ab Fg.-Nr. 218 000 001	ab Fg.-Nr. 212 2 000 001
Kraftstoffbehälter	Inhalt	40,0 l	45,0 l	40,0 l	60,0 l	60 l
	Reserve	5,0 l	5,0 l	5,0 l	5,0 l	5,0 l
Motor	Inhalt	2,5 l	2,5 l	2,5 l	2,5 l	3,5 l
	Wechsel	2,5 l	2,5 l	2,5 l	2,5 l	3,5 l (1)
Ölbadluftfilter (bis Marke füllen)		0,4 l (3)	0,4 l	0,45 l (4)	0,3 l	0,45 l
Getriebe mit Achsantrieb	Inhalt	3,0 l (6)	3,0 l	3,0 l	3,5 l	3,5 l
	Wechsel	2,5 l (7)	2,5 l	2,5 l	3,5 l	3,5 l
Hinterradantrieb		—	—	je 0,25 l	—	—
Wahlautomatik						
Wandlerkreislauf		3,6 l ATF (9)	3,6 l ATF (9)			
Getriebe mit Achsantrieb	Inhalt	3,0 l	3,0 l	—	—	—
	Wechsel	3,0 l	3,0 l	—	—	—
Getriebeautomatik						
Wandler mit Planetengetriebe Hinterachsenantrieb	Inhalt	—	—	—	—	—
	Wechsel	—	—	—	—	—
Lenkung						
	Inhalt	—	—	—	—	—
a - Spindellenkung		0,125 l	—	—	—	—
b - Rollenlenkung		160 cm ³ (11)	175 cm ³ (12)	—	—	—
c - Fingerlenkung		—	—	0,250 l (13)	0,280 l (13)	0,280 l (13)
d - Kugelumlauflenkung		—	—	—	—	—
e - Zahnstangenlenkung		—	—	—	—	—
Bremse		0,4 l	0,4 l	0,5 l	0,5 l	0,5 l

Typ 3	Typ 4	Modell 481	
40,0 l	50,0 l	52,0 l	(1) Ohne Ölfilter 3,0 l
5,0 l	6,0 l	10,0 l	(2) Ohne Ölfilter 3,5 l
2,5 l	3,5 l	4,0 l	(3) Typ 1/1200: 0,25 l
2,5 l	3,5 l (1)	4,0 l (2)	14/1300: 0,3 l
0,4 (5)	0,45 l	—	(4) Typ 2/1200: 0,3 l
3,0 l	2,5 l	—	(5) Einvergaser-Motor: 0,25 l
2,5 l	2,0 l	(8)	(6) Standard- und Teilsynchron-Getriebe: 2,5 l
—	—	—	(7) Standard- und Teilsynchron-Getriebe: 2,0 l
—	—	—	(8) Getriebe: Inhalt ca. 1,5 l Wechsel ca. 1,5 l
—	—	—	Achsantrieb: Inhalt ca. 0,5 l Wechsel ca. 0,5 l
ca. 6,0 l ATF (9)	ca. 6,0 l ATF (9)	—	(9) ATF = Automatic transmission fluid
ca. 3,0 bis 4,0 ATF (9)	ca. 3,0 bis 4,0 ATF (9)	—	(10) bei Wechsel 1,0 l, ab August 1969 Lebensdauerfüllung
1,0 l (10)	1,0 l (10)	—	(11) bis November 64 Öfüllung, seitdem Dauerschmierung durch Getriebefett
—	—	—	(12) Getriebefließfett
160 cm ³ (11)	—	—	(13) Hypoid-Getriebeöl SAE 90
—	—	—	(14) siehe Schmierplan im Rep. Leitfaden, Seite V 8.4/3-3
—	250 cm ³ (12)	—	
—	—	(14)	
0,4 l	0,4 l	0,5 l	

III. Außenabmessungen Typ 1

Benennung		11 und 15	141–144	147	181	1302
Radstand		2400	2400	2400	2400	2420
Spurweite,	vorn	1290 (1)/1305 1316 (3)	1290 (1)/1305 1316 (3)/1304	1310	1324	1379 (2)
	hinten	1250 (5)/1288 (6) 1300/1350(9)	1250 (5)/1288(7) 1300/1350 (8) 1338 (4)	1300/1358 (8) 1350 (10)	1416	1350
Länge	ohne Rammschutz	4070/4030 (11)	4140	3970	3780	4080
	mit Rammschutz	4080	4140	–	–	–
Breite		1550	1634	1670	1640	1585
Höhe, leer		1500	1320	1730	1620 (12)	1500
Bodenfreiheit, beladen		152/150 (11)	150	155	205	150
Überhangwinkel, vorn	o	27°(5)/27°40' 25° (11)	23°30' (5)/24°10' 23° (11)	26°	36°	25°
	hinten	o	13°30' (5)/12°30' 15° (11)	17°30'	31°	15°
Wendekreis ϕ	m	11,0	11,0	11,0	11,0	9,6
Spurkreis ϕ	m	10,5	10,5	10,5	10,1	9,0

- (1) Export-Limousine bis Fg.-Nr. 1 673 350 Limousine bis Fg.-Nr. 4 630 937
Typ 15 bis Fg.-Nr. 1 665 424, Typ 14 bis Fg.-Nr. 1 665 212
- (2) Fahrzeuge mit Trommelbremse: 1375 mm
- (3) Ab Fg.-Nr. 118 000 001, Fahrzeuge mit Trommelbremse 1310 mm
- (4) Ab Fg.-Nr. 148 469 038
- (5) Bis Fg.-Nr. 2 528 667 bei Leergewicht, von da an bei zulässigem Gesamtgewicht gemessen
- (6) Bis Fg.-Nr. 115 979 202
- (7) Bis Fg.-Nr. 145 979 202
- (8) Ab Fg.-Nr. 147 000 001
- (9) Ab Fg.-Nr. 117 000 001: Ausführung mit Trommelbremse 1358 mm
Ab Fg.-Nr. 118 000 001 generell 1350 mm
- (10) Ab Fg.-Nr. 148 000 001
- (11) Ab Fg.-Nr. 118 000 001
- (12) Mit Blaulicht: 1880 mm

Typ 3, 4 und Modell 481

Benennung		31	34	36	4	Modell 481
Radstand		2400	2400	2400	2500	2690
Spurweite, vorn		1310	1310	1310	1376	1390
hinten		1346/1350 (1)	1346/1350 (1)	1346/1350 (1)	1350	1425
Länge		4225/4340 (2)	4280	4225/4340 (2)	4525 (3)	4420
Länge bei L-Ausführung		4368	—	4368	—	—
Breite		1640	1620	1640	1635 (4)	1685
Höhe, leer		1470	1330	1470	1485	1450
Bodenfreiheit, beladen		150	138/150 (1)	150	135	130
Überhangwinkel, vorn	o	24°/23° (2)	23°	25°/23° (2)	19°	33°
hinten	o	15°	13°	15°	16°	12°
Wendekreis ϕ	m	11,2	11,2	11,2	11,4	10,6
Spurkreis ϕ	m	10,3	10,3	10,3	10,35	9,6

- (1) Ab Fg.-Nr. 318 000 001
- (2) Ab Fg.-Nr. 310 2 000 001
- (3) 411 L: 4553 mm
- (4) 411 L: 1650 mm

Typ 2

Benennung	bis Juli 1963				
	bis März 1955 Modelle		21, 22, 23, 28	ab März 1955 Modelle	
	21, 22, 23	24, 26		24, 25	26
Radstand	2400	2400	2400	2400	2400
Spurweite, vorn	1356	1356	1370 (1)	1370 (1)	1370 (1)
hinten	1360	1360	1360	1360	1360
Länge, ohne Rammschutz	4100	4220/4140	4190/4280 (2)	4220/4300 (2)	4190/4290 (2)
Breite	1700	1750/1710	1725/1750 (2)	1800	1710/1750 (2)
Bodenfreiheit, beladen	—	—	240	240	240
Überhangwinkel, vorn	o	—	21°	21°	21°
hinten	o	—	20°	20°	20°
Wendekreis ϕ	m	12,0	12,0	12,0	12,0
Spurkreis ϕ	m	11,2	11,2	11,2	11,2
(1) Typ 2/1500 ab Produktionsbeginn: 1375 mm (2) Ab 1.9.1958 etwa ab Fg.-Nr. 385 000					

Benennung	ab August 1963				
	21, 22, 23, 28 0,8 t und 1 t	24, 25	27	26 (außer 26-200 und 26-201) 0,8 t und 1 t	26-200/26-201 0,8 t/1 t
Radstand	2400	2400	2400	2400	2400
Spurweite, vorn	1375	1375	1375	1375	1375
hinten	1360	1360	1360	1360	1360
Länge, ohne Rammschutz	4280	4300	4280	4290	4290/4300
Breite	1750	1800	1750	1750	2020/1980
Bodenfreiheit, beladen	—	—	—	—	—
Überhangwinkel, vorn	° 18° (1)	18° (1)	18° (2)	18° (1)	18° (1)
hinten	° 16°30' (3)	16°30' (3)	16°30' (4)	16°30' (3)	16°30' (3)
Wendekreis ϕ	m 12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
Spurkreis ϕ	m 11,2	11,2	11,2	11,2	11,2

(1) ab August 64: 20°

Modell 21 F: 19°

(2) August 64: 21°

(3) ab August 64: 19°

(4) ab August 64: 17°

Benennung	ab August 1967		ab August 1970			
	21, 22, 23, 26, 27	24	21, 22 23, 26, 27	24		
Radstand	2400	2400	2400	2400	(1) Modell 21 F: 20° (2) ab August 64: 20° Modell 21 F: 19°	
Spurweite, vorn	1385	1385	1386	1386		
hinten	1426	1426	1439	1439		
Länge, ohne Rammschutz	4420	4445	4420	4445		
Breite	1765	1815	1765	1815		
Bodenfreiheit, beladen	185	185	185	185		
Überhangwinkel, vorn	°	19° (1)	19°	19° (1)		19°
hinten	°	21° (1)	21°	21° (2)		21°
Wendekreis ϕ	m	12,3	12,3	12,3		12,3
Spurkreis ϕ	m	11,3	11,3	11,3	11,3	

IV. Fertigungsdauer der einzelnen Typen und Modelle

Fahrzeuge	Leistung	ab		bis	
		Fahrgestell-Nr.	Datum	Fahrgestell-Nr.	Datum
Limousine	30 PS	1-0 575 415	Dezember 1953	6 502 399	Juli 1964
Limousine, Limousine A	30 PS	115 000 001	August 1964	115 979 202	Juli 1965
Export-Limousine	30 PS	1-0 575 415	Dezember 1953	3 192 506	Juli 1960
Karmann-Ghia-Modelle	34 PS	3 192 507	August 1960	6 502 399	Juli 1964
VW-Cabriolet		115 000 001	August 1964	115 979 202	Juli 1965
VW 1200 A	34 PS	116 000 001	August 1965	116 1 021 202	Juli 1966
VW 1200	34 PS	117 483 306	Januar 1967	117 844 900	Juli 1967
		118 000 001	August 1967	118 1 016 095	Juli 1968
		119 000 001	August 1968	119 1 093 701	Juli 1969
		110 2 000 001	August 1969	110 3 097 085	Juli 1970
		111 2 000 001	August 1970	111 3 143 119	Juli 1971
		112 2 000 001	August 1971	weiterlaufend	
VW 1300 Limousine Karmann-Ghia-Modelle VW-Cabriolet	40 PS	116 000 001	August 1965	116 1 021 298	Juli 1966
VW 1300 A	40 PS	117 000 001	August 1966	117 403 305	Jan. 1967
VW 1300 Limousine	40 PS	117 000 001	August 1966	117 844 901	Juli 1967
		118 000 002	August 1967	118 1 016 096	Juli 1968
		119 000 002	August 1968	119 1 093 702	Juli 1969
		110 2 000 002	August 1969	110 3 097 086	Juli 1970
		111 2 000 002	August 1970	111 3 143 118	Juli 1971
		112 2 000 002	August 1971	weiterlaufend	
VW 1302 Limousine VW Cabriolet	44/50 PS	111 2 000 003 112 2 000 003	August 1970 August 1971	111 3 143 116 weiterlaufend	Juli 1971

Fahrzeuge	Leistung	ab		bis	
		Fahrgestell-Nr.	Datum	Fahrgestell-Nr.	Datum
VW 1500 Limousine Karmann-Ghia-Modelle VW Cabriolet	44 PS	117 000 001	August 1966	117 844 902	Juli 1967
		118 000 003	August 1967	118 1 016 097	Juli 1968
		119 000 003	August 1968	119 1 093 703	Juli 1969
		110 2 000 003	August 1969	110 3 097 087	Juli 1970
VW 1600 Limousine Karmann-Ghia-Modelle VW Cabriolet	47 PS	110 2 000 004	August 1969	110 3 097 088	Juli 1970
VW 1600 Karmann-Ghia-Modelle	50 PS	141 2 000 004	August 1970	141 3 044 915	Juli 1971
		142 2 000 00.	August 1971	weiterlaufend	
VW-Kleinlieferwagen	34 PS	145 395 733	April 1965	145 979 202	Juli 1965
		146 000 001	August 1965	146 1 021 296	Juli 1966
		147 000 001	August 1966	147 844 903	Juli 1967
		148 000 004	August 1967	148 1 016 098	Juli 1968
		149 000 004	August 1968	149 1 093 704	Juli 1969
		140 2 000 005	August 1969	141 3 097 089	Juli 1970
		141 2 000 005	August 1970	141 3 044 914	Juli 1971
		142 2 000 00.	August 1971	weiterlaufend	
VW 181	44 PS	180 2 151 344	September 1969	180 3 096 944	Juli 1970
		181 2 000 007	August 1970	181 3 143 117	Juli 1971
		182 2 000 00.	August 1971	weiterlaufend	

Fahrzeuge	Leistung	ab		bis	
		Fahrgestell-Nr.	Datum	Fahrgestell-Nr.	Datum
Transporter 1200	30 PS	20-069 409	Dezember 1953	614 455	Mai 1960
	34 PS	614 456	Juni 1960	1 328 271	Juli 1964
	34 PS	215 000 001	August 1964	215 036 378	Sept. 1964
Transporter 1500	42 PS	1 041 014	Januar 1963	1 328 271	Juli 1964
		215 000 001	August 1964	215 176 339	Juli 1965
	44 PS	216 000 001	August 1965	216 179 668	Juli 1966
		217 000 001	August 1966	217 148 459	Juli 1967
Transporter 1600	47 PS	218 000 001	August 1967	218 202 251	Juli 1968
	47 PS	219 000 001	August 1968	219 238 131	Juli 1969
	47 PS	210 2 000 001	August 1969	210 2 248 837	Juli 1970
	50 PS	211 2 000 001	August 1970	211 2 276 560	Juli 1971
		212 2 000 001	August 1971	weiterlaufend	
Transporter 1700	66 PS	212 2 000 002	August 1971	weiterlaufend	

Fahrzeuge	Leistung	ab		bis	
		Fahrgestell-Nr.	Datum	Fahrgestell-Nr.	Datum
VW 3/1500	45 PS	0 000 001	April 1961	0 483 592	Juli 1964
		315 000 001	August 1964	315 220 883	Juli 1965
		316 000 001	August 1965	316 316 237	Juli 1966
		317 000 001	August 1966	317 283 852	Juli 1967
		318 000 001	August 1967	318 235 386	Juli 1968
		319 000 001	August 1968	319 264 031	Juli 1969
		310 2 000 001	August 1969	310 2 274 093	Juli 1970
		311 2 000 001	August 1970	311 2 277 190	Juli 1971
		312 2 000 001	August 1971	weiterlaufend	
VW 3/1600	54 PS	0 221 975	August 1963	0 483 592	Juli 1964
		315 000 001	August 1964	315 220 883	Juli 1965
		316 000 001	August 1965	316 316 238	Juli 1966
		317 000 001	August 1966	317 233 853	Juli 1967
		318 000 002	August 1967	318 235 387	Juli 1968
		319 000 002	August 1968	319 264 032	Juli 1969
		310 2 000 002	August 1969	310 2 274 094	Juli 1970
		311 2 000 002	August 1970	311 2 277 189	Juli 1971
312 2 000 002	August 1971	weiterlaufend			
VW 411	68 PS	419 000 001	August 1968	419 050 931	Juli 1969
	68 PS	410 2 000 001	August 1969	410 2 047 255	Juli 1970
	68 PS	411 2 000 001	August 1970	411 2 068 020	Juli 1971
		412 2 000 001	August 1971	weiterlaufend	
	80 PS	410 2 000 002	August 1969	410 2 047 256	Juli 1970
	80 PS	411 2 000 002	August 1970	411 2 068 019	Juli 1971
		412 2 000 002	August 1971	weiterlaufend	
VW K 70	75/90 PS	481 2 500 001	November 1970	481 2 562 783	Juli 1971
		482 2 500 001	August 1971	weiterlaufend	

V. Nummern für Mehr- und Minderausstattungen

M-Nr.	Benennung	für Typ bzw. Modell	
9	Wählautomatik	1/1300, 1500, 1600	
26	Aktivkohlefilteranlage		
27	Motoren mit Abgasreinigungsanlage (nur Kalifornien)		
52	1,3 l - Motor, 6 Volt	Modell 111	
60	Standheizung	1 u. 3 alle	
63	nahentstört	Modell 181	
92	Gebirgsübersetzung (Tellerrad/Triebling 7 : 41 anstelle 8 : 43)	2 alle	
99	Schlauchlose Geländereifen	21, 22, 23 u. 26	
101	Gelände-Gürtelreifen	2 alle	
102	Heizbare Heckscheibe	1, 2, 3, 4 und 481	
103	Verstärkte Stoßdämpfer vorn und hinten	2, 3, 4 und 481	
119	Standheizung	21, 22, 23, 24	
156	Ölbadluftfilter mit größerem Ölinhalt für staubreiche Länder	2 u. 3 (nur mit 45-PS-Motor)	
157	Abgasreinigungsanlage	1/1500, 1600 – 2/1600	nicht mit M 240 kombinieren

M-Nr.	Benennung	für Typ bzw. Modell	
220	Sperrdifferential		
236	Einspritzanlage	3/1600 – 4/1700 E	nicht mit M 240 kombinieren
240	Motor mit Muldenkolben	1/1300, 1500, 1600–2/1600 3/1500, 1600	nicht mit M 157, M 236, M 249 kombinieren
249	Getriebeautomatik	3/1600 – 4/1700	nicht mit M 240 kombinieren
263	Mit Pendelachse anstelle von Schräglenker-Achse (mit verst. Ausgleichsfeder und Reifen für erhöhte Nutzlast)	36	
506	Bremskraft-Verstärker und Zweikreis-Bremskontrolleuchte	2 alle	
531	Härtere Federstäbe hinten (für Pendelachse)	1 alle, 22 u. 24	
610	M 12 Volt-Anlage	111, 112, 115, 116	
611	USA-Ausstattung, 12 Volt	1 alle	von August 1965 bis
613	Polizeiausstattung (nahentstört)	111, 112, 115, 116 113, 114, 117, 118	
620	Grundausstattung, 12 Volt	2	bis Juli 1967
621	USA-Ausstattung, 12 Volt	2	bis Juli 1967
623	Polizeiausstattung (nahentstört)	2 alle	
630	Grundausstattung, 12 Volt	3	bis Juli 1967
631	USA-Ausstattung, 12 Volt	3 alle	von August 1965 bis Juli 1966
633	Polizeiausstattung (nahentstört)	4 alle	

Bemerkungen

Bemerkungen

Bemerkungen

Bemerkungen

Bemerkungen

Bemerkungen

© 1971 VOLKSWAGENWERK Aktiengesellschaft Wolfsburg
Alle Rechte vorbehalten. Änderungen vorbehalten.

530.072.00 Printed in Germany

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

www.vw1302.de