

OHV

Die OHV-Bauweise ist seit Beginn des 20. Jahrhunderts bekannt. Vor allem aus Kostengründen wurden jedoch bis zum Ende der 1930er Jahre viele Viertakt-Ottomotoren, bei denen nicht maximale Leistung gefordert war, mit einer SV-Ventilsteuerung als „Seitenventiler“ mit „stehenden Ventilen“ ausgelegt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden im Zuge der Massenmotorisierung höhere Ansprüchen an Leistung in Verbindung mit geringem Kraftstoffverbrauch gestellt. Erst um 1960 herum wurden im deutschen Automobilbau die letzten SV-Motoren – z. B. 1957 im Mercedes-Benz 180 und 1962 im Taunus 12M der Kölner [Ford](#)-Werke – durch OHV-Motoren ersetzt.

Konstruktiv war der Übergang vom SV- zum OHV-Motor relativ leicht zu bewerkstelligen, da die Nockenwelle ihre Lage im Kurbelgehäuse behielt. Aufbauend auf der alten SV-Konstruktion von 1936 wurde von Fiat 1948 ein äußerlich gleich aussehender neuer Motor mit OHV-Steuerung für den Fiat 500 Topolino entwickelt. Erst im 1955 erschienenen Fiat 600 wurde sie von einer Neukonstruktion ersetzt, die mit vergrößerten Hubraum in mehreren Fiat-Modellen verwendet wurde, zuletzt im Panda bis 1986.

OHV-Motoren wurden von allen Automobilherstellern gebaut. Die wohl bekannteste Konstruktion ist der Boxermotor des VW Käfer. Weitere Vertreter der OHV-Bauart sind z. B. die seit 1959 als „Kent“ (Vierzylinder-Reihenmotor) und „Essex“ (Sechszylinder-V-Motor, ab 1967) bekannten Ottomotoren von [Ford](#). Eine modifizierte V-6-Konstruktion wurde bis 1985 im [Ford](#) Granada und bis 1994 im Nachfolger Scorpio; der zum „Valencia“-Typ weiterentwickelte Vierzylinder sogar bis 2001 im [Ford](#) Fiesta eingebaut. Auch der zuerst im Opel Kadett A von 1962 verwendete OHV-Motor wurde bis in die 1990er Jahre in verschiedenen Modellen des General Motors-Konzerns (u. a. von Opel und Vauxhall) eingesetzt.