

oettinger





Der Vorsprung bleibt!

Naturgemäß wachsen im Laufe der Zeit die Erwartungen der Autofahrer. In gleichem Maße ist der neue Golf gewachsen. Er ist besser und reifer geworden als seine Vorgänger. Ergo haben auch wir – die wir uns traditionsgemäß mit der Verfeinerung der Technik von VW-Fahrzeugen befassen – zwischenzeitlich unseren Vorsprung noch weiter ausgebaut.

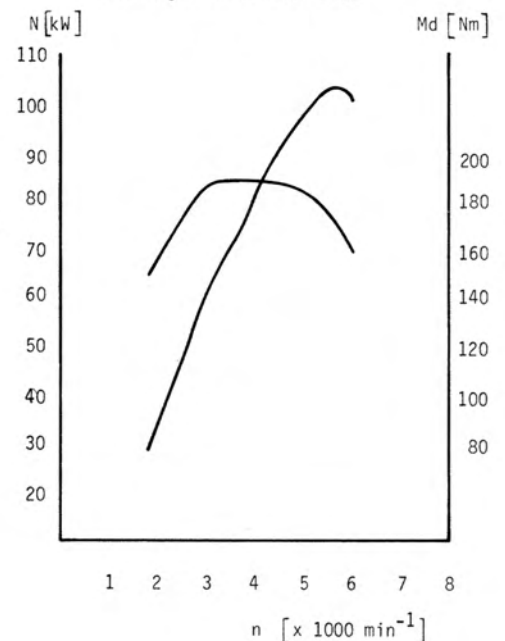
Seit dem Jahre 1976 bauen wir echte Zweiliter-Motoren für den Golf, denn nur wir haben die dafür notwendige Kurbelwelle: Geschmiedet aus hochwertigem Chrom-Molybdänstahl, denn das beste Material ist uns gerade gut genug. Mit angeschmiedeten Gegengewichten, denn größtmögliche Laufkultur ist neben der Mehrleistung unser erklärtes Ziel. Und sogar die Kolben sind geschmiedet, denn Standfestigkeit und Lebensdauer gehen uns über alles.

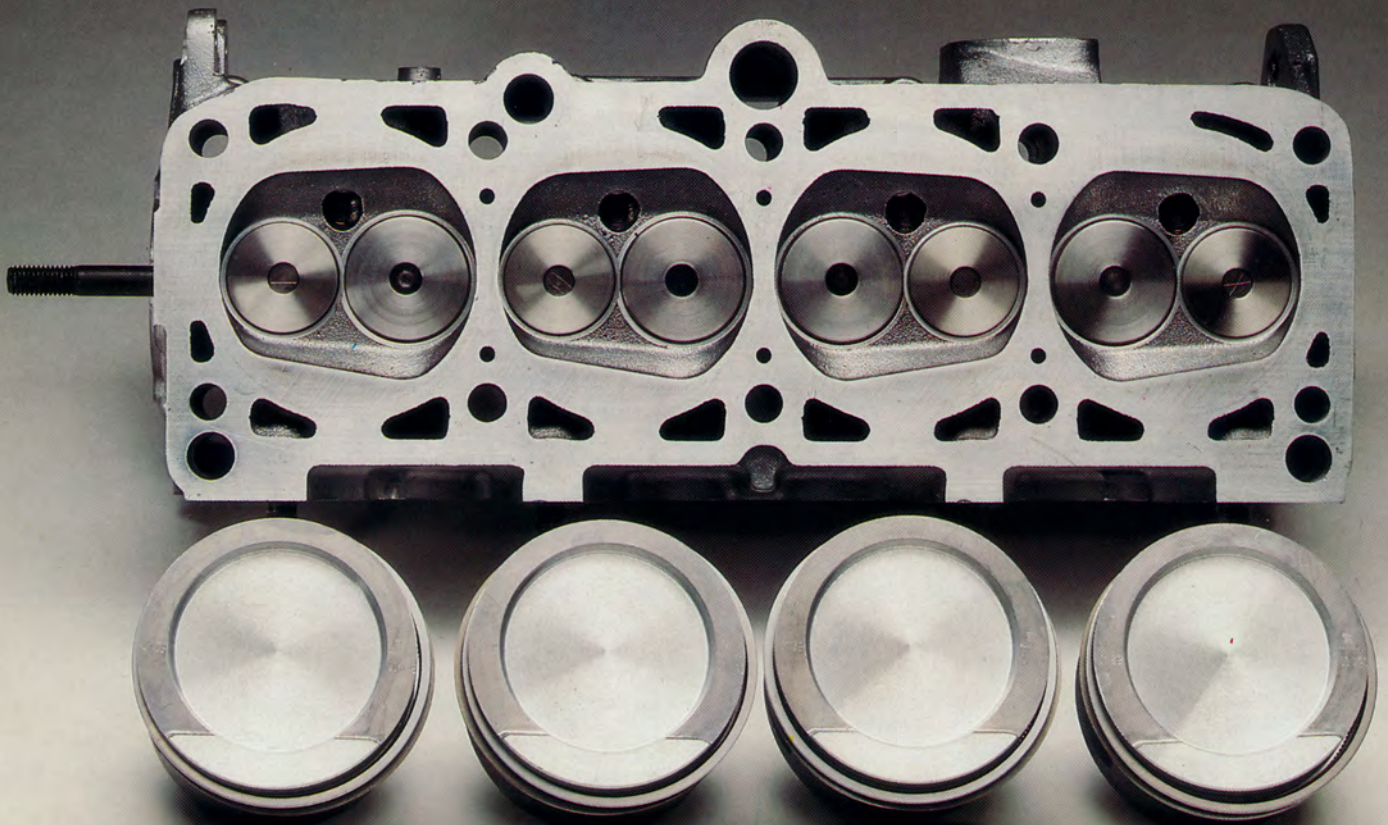
Daß man sich mit dem Erreichten nicht zufrieden geben sollte, war uns seit jeher Motivation. Also ist unser Zweiliter-Motor 2000 E für den Golf GTI II jetzt noch ein bißchen stärker als sein Vorgänger. 140 PS (gegenüber vorher 136) beträgt nun die Maximalleistung, und 188 Nm (vorher 180 Nm) Drehmoment sorgen für beeindruckende Durchzugskraft.

Haben Sie eine Idee, welche Kraft solch ein Triebwerk entwickelt? – Es ist nur schwer vorstellbar und noch schwerer zu beschreiben, wie mühelos dieser Motor den Golf beschleunigt,

welch souveräne Durchzugskraft in jeder Situation und in jedem Drehzahlbereich zur Verfügung steht. Wenngleich Zahlen nüchtern sind, sind sie aber im Falle dieses Motors sehr aussagekräftig: Über den weiten Drehzahlbereich von 2.100 bis 6.100/min liegt das Drehmoment des Oettinger-Motors 2000 E über dem Maximum des Serienmotors! Überlegenheit dank großzügigem Hubraum ist die hervorsteckende Eigenschaft dieses

Oettinger-Motor 2000 E-II





Aggregats. Da mobilisiert der Tritt aufs Gaspedal stets reichlich Leistung, das Zurückschalten vor dem Überholen ist meistens überflüssig.

Bei all dieser üppigen Kraftentfaltung begeistert zugleich die vorbildliche Laufkultur. Wobei der runde, vibrationsfreie Lauf und das spontane, saubere Hochbeschleu-

nigen aus niedrigsten Drehzahlbereichen eigentlich nicht mehr sind als das logische Resultat für ein großes Maß an konstruktivem Aufwand und handwerklicher Akribie.

Auch wenn es um Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemission geht, können wir mustergültige Werte vorweisen: Dank der Brenn-

raum-Gestaltung nach neuesten Erkenntnissen, die gleichzeitig ein höheres Verdichtungsverhältnis erlaubt, ist eine optimale Verbrennung und Energieausnutzung des Kraftstoffs garantiert. (Bekanntlich schließen die in der Massenfertigung auftretenden Toleranzen ein solch konsequentes Ausnutzen des technisch Machbaren aus.)



Mehrleistung dank dynamischer Abstimmung des Ladungswechsels: unsere Fächerkrümmer-Abgasanlage

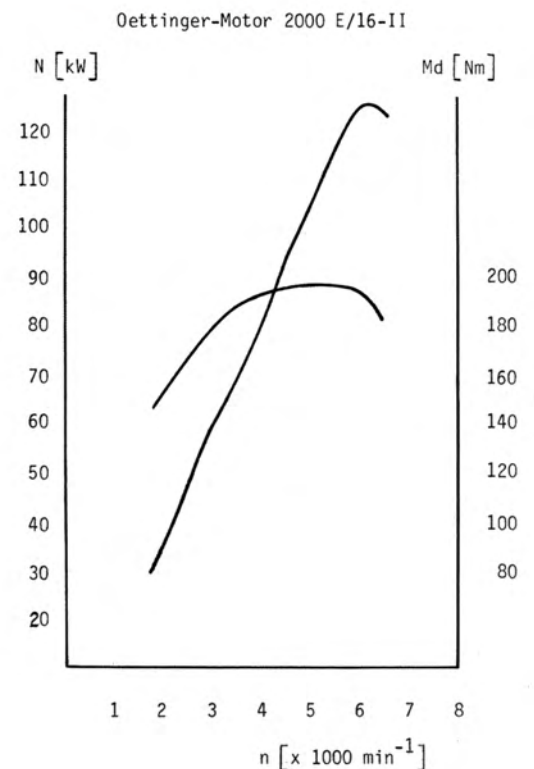


Seine Krönung in des Wortes wahrer Bedeutung erfährt der Oettinger-Zweiliter-Motor durch unseren Vierventil-Zylinderkopf. Dieses Aggregat, seinerzeit als „Sechzehnventiler“ von uns eingeführt, galt bereits bei seiner Präsentation anno 1977 als hervorragendes Beispiel für die optimale Synthese aus anspruchsvoller Technologie und ausgereifter Serientechnik. Man sprach von „klassischer Leistungssteigerung in ihrer modernsten Form“ sowie von „ingeniös-genialer Lösung technisch komplexer Aufgaben“. — Respekt und Anerkennung in der Fachwelt, tausende begeisterter Kunden in aller Welt sowie eindrucksvolle Motorsporterefolge sind die bisherige Bilanz dieser Oettinger-Entwicklung.

Doch weder unser persönlicher Erfahrungsvorsprung, noch das Leistungsplus unserer Motoren

ließen uns ruhen. Im Rahmen der stetigen Modellpflege haben wir die meisten Bauteile weiter verfeinert und können heute eine Leistungsabgabe von stattlichen 125 kW (170 PS) vorweisen. Sie stehen in äußerst kultivierter Form zur Verfügung; ohne Mucken und Allüren hinsichtlich der Alltags-tauglichkeit und ohne Zugeständnisse erforderlich zu machen bezüglich Standfestigkeit, Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit.

Geradezu als vorbildlich darf unser Sechzehnventiler 2000 E/16 in den Disziplinen Kraftstoffkonsum und Schadstoffarmut gelten. Aufgrund der kompakten Brennräume mit der idealen Zündkerzen-Plazierung exakt in der Mitte wird eine absolut gleichmäßige Verbrennung realisiert. Sie bewirkt über den gesamten Drehzahlbereich ein hohes Drehmomentangebot verbunden mit





günstigen Abgaswerten und niedrigem Verbrauch.

Als Resultat unserer bisherigen guten Erfahrungen und als Indiz für unser Vertrauen in das hohe Qualitätsniveau erhält jeder unserer Vierventil-Motoren die Oettinger-Teile-Garantie, gültig für 12 Monate ab Auslieferungsdatum.

Die Kombination des Oettinger-Zweitliter-Sechzehnventilers 2000 E/16 mit dem neuen Golf GTI ergibt ein überaus harmonisches Automobil: souverän spurtstark und schnell, dabei beruhigend sicher und unproblematisch im Handling. Mit seinen eindrucksvollen Fahrleistungen setzt der Oettinger-Golf 2000 E/16 zweifellos neue Maßstäbe. Gleichwohl verwöhnt er seine Insassen mit großzügigem Raumangebot, familienfreundlicher Vielseitigkeit und nervenschonendem Geräuschniveau. Er eignet sich genauso hervorragend als komfortabler

Langstrecken-Reisewagen wie – natürlich – als faszinierendes Sportgerät für ambitionierte Fahrer(innen).

In seiner Basisausführung verkörpert der Oettinger-Golf 2000 E ebenso wie die Vierventil-Variante 2000 E/16 Understatement in Reinkultur: Scheinbar serienmäßige Golf GTI, deren außerordentliche Dynamik dem Außenstehenden verborgen bleibt. (Lediglich der Sechzehnventiler zeigt zwei ovale Öffnungen im Frontspoiler, hinter denen Schläuche Kühlluft zu den vorderen Bremsen führen, wodurch deren Standfestigkeit bei starker Beanspruchung erhöht wird.)

Für diejenigen, die eine Verbesserung der Fahreigenschaften oder eine optische Individualisierung Ihres Oettinger-Golf wünschen, verfügen wir über eine umfassende Palette an ausgesuchtem Zubehör.





Besonders hinweisen möchten wir auf das von uns entwickelte Fahrwerk, dessen Abstimmung einen gelungenen Kompromiß darstellt zwischen der komfortablen Serienauslegung und strapaziösharten „Rallye-Paketen“. Das Oettinger-Fahrwerk ist in Komforteinstellung erhältlich und auch – für Fahrer, die sporadisch an Wettbewerben teilnehmen – in einer strafferen Sporeinstellung. Beide Versionen bestehen aus vier speziell dimensionierten Federn nebst Stoßdämpfern bzw. Federbeinen. Sie verleihen auch serienmäßigen Golf ein deutlich verbessertes Handling und, dank der um etwa 25 Millimeter tiefergesetzten Karosserie, einen sportlichen Touch. Selbstverständlich haben wir auch ein weitgefächertes Angebot an unterschiedlichen Felgen-Reifen-Kombinationen. – Profitieren Sie von unserer langjährigen fundierten Erfahrung! Gern beraten wir Sie auch über sinnvolle Karosserie-Anbauteile und Innenausstattungen.

Fortschritt aus Tradition

Gut Ding...

Sachs-Sport-Kupplungen und -Sport-Stoßdämpfer sind die richtigen Zutaten für Rennen, Rallye, Rallycross. Für sportliche Fahrer, die Erfahrung im Fahrwerk zu schätzen wissen.

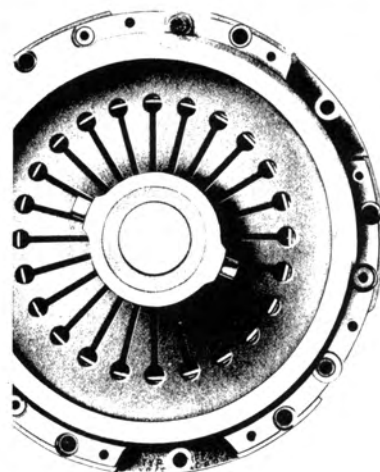
...will Eile

oettinger ist die richtige Adresse für VW-, Audi- und Porsche-Leistungssteigerung. Wo mit den richtigen Zutaten das Fahrwerk zum Star-Werk wird. Wie wär's mit einer Straßenlage-Besprechung bei uns?

oettinger



Fichtel & Sachs
Erfahrung
hat Zukunft



Technische Daten

oettinger-Golf 2000 E-II

Motor:

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
Fünffach gelagerte Kurbelwelle
Obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen
Bohrung 82,0 mm
Hub 94,5 mm
Hubraum 1996 cm³
Verdichtungsverhältnis 10,0:1
Leistung ca. 103 kW (140 PS) bei 5600/min
Spezifische Leistung ca. 51,5 kW (70 PS)/l
Maximales Drehmoment ca. 188 Nm bei 3500/min
(zwischen 2100 und 6100/min über dem
Serienwert 155 Nm)

Konstruktive Änderungen des oettinger-Motors 2000 E-II gegenüber dem Serienmotor

- Oettinger-Chrom-Molybdänstahl-Kurbelwelle mit angeschmiedeten Gegengewichten, nitrierbehandelt, Hub 94,5 mm (Serie 86,4 mm)
- Motorblock bearbeitet für freien Durchgang des Kurbeltriebs
 - Zylinderbohrungen gebohrt und gehont, Durchmesser 82,0 mm (Serie 81,0 mm)
- Geschmiedete Kolben mit exzentrischer Mulde
 - Bearbeiteter Zylinderkopf, Kanalquerschnitte vergrößert und geglättet
- Größere Auslaßventile (35 mm; Serie 33 mm)
 - Ansaugrohr poliert und angepaßt
- Spezial-Nockenwelle mit verstellbarem Antriebsrad
 - Abgasanlage mit Fächerkrümmer
 - Verstärkte Kupplungsdruckplatte
- Luftmengenmesser der Einspritzanlage modifiziert

Fahrleistungen

Beschleunigung 0 bis 100 km/h ca. 7,9 s
Höchstgeschwindigkeit ca. 204 km/h

Diese Angaben sind Anhaltswerte, die sich in Abhängigkeit von Getriebeübersetzung, Bereifung und Ausstattung des Fahrzeugs ändern können. Kraftstoffverbrauch bei 90 km/h, 120 km/h und im Stadtzyklus etwa wie Serienmotor.

Empfehlenswertes Zubehör

Oettinger-Leichtmetall-Ölwanne mit integriertem Ölheber und Schottwänden.

Weiteres Zubehör auf Anfrage.

Änderungen vorbehalten

Wir empfehlen **Castrol**

oettinger-Golf 2000 E/16-II

Motor:

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
Fünffach gelagerte Kurbelwelle
Zwei obenliegende Nockenwellen
Bohrung 82,0 mm
Hub 94,5 mm
Hubraum 1996 cm³
Verdichtungsverhältnis 10,5:1
Leistung ca. 125 kW (170 PS) bei 6250/min
Spezifische Leistung ca. 62,5 kW (85 PS)/l
Maximales Drehmoment ca. 198 Nm bei 5000/min
(zwischen 2200 und 6800/min über dem Serienwert 155 Nm)

Konstruktive Änderungen des oettinger-Motors 2000 E/16-II gegenüber dem Serienmotor

- Oettinger-Vierventil-Zylinderkopf; je zwei Ein- und Auslaßventile (Ø 30/27 mm) pro Zylinder
- Zwei obenliegende Nockenwellen; kombinierter Zahnriemen-Zahnrad-Antrieb
- Oettinger-Ansaugrohr
- Abgasanlage mit Fächerkrümmer
- Oettinger-Chrom-Molybdänstahl-Kurbelwelle mit angeschmiedeten Gegengewichten, nitrierbehandelt, Hub 94,5 mm (Serie 86,4 mm)
- Motorblock bearbeitet für freien Durchgang des Kurbeltriebs
- Zylinderbohrungen gebohrt und gehont, Durchmesser 82,0 mm (Serie 81,0 mm)
- Geschmiedete Muldenkolben mit Ventiltaschen
- Pleuel ausgewogen
- Schwungscheibe in zwei Ebenen feinstgewuchtet
- Verstärkte Kupplungsdruckplatte, Mitnehmerscheibe mit zusätzlich geklebtem, wärmebeständigem Belag
- Oettinger-Leichtmetall-Ölwanne (Inhalt 4,5 Liter) mit integriertem Ölheber, Schottwänden und verlängerter Ölpumpe
- Modifizierter Gemischregler der Einspritzanlage
- Verteilerkennlinie angepaßt

Zum Umbauumfang gehören außerdem:

- Längere Achsübersetzung 3,42:1 (Serie 3,67:1)
- Belüftungsschächte zu den Vorderrad-Bremsen

Fahrleistungen

Beschleunigung 0 bis 100 km/h ca. 7,2 s
Höchstgeschwindigkeit ca. 220 km/h

Diese Angaben sind Anhaltswerte, die sich in Abhängigkeit von Getriebeübersetzung, Bereifung und Ausstattung des Fahrzeugs ändern können. Kraftstoffverbrauch bei 90 km/h, 120 km/h und im Stadtzyklus etwa wie Serienmotor.

Zulassungsbestimmung

Da die Höchstgeschwindigkeit über 210 km/h liegt, sind für die TÜV-Abnahme VR-Reifen erforderlich.

Änderungen vorbehalten

Mai '84

