

oettinger



Der VW-Motor mit seiner idealen technischen Konzeption ist — wie kein anderer — geeignet, zu einem Hochleistungs-Motor umgebaut zu werden, denn er bleibt, auch wenn seine Leistung um 50% in vernünftigen Grenzen auch evtl. mehr, gesteigert wird, unübertroffen robust, wirtschaftlich und langlebig. Das hat sich im Laufe der Jahre bei den Motoren, die wir umgebaut und die sich sowohl im Alltag wie bei vielen harten sportlichen Veranstaltungen glänzend bewährt haben, ganz eindeutig erwiesen. Die VW-Maschine bleibt auch mit der Oettinger-Hochleistungsanlage solide und ruhig ohne jegliche Tendenz zur „Nervosität“. Die technischen Ursachen sind primär in der Spezial-Kurbelwelle und den Spezial-Zylinderköpfen zu suchen.

Die Kurbelwelle aus Chrom-Molybdänstahl ist für den Fachmann schon rein optisch ein technischer Leckerbissen; doch auch der weniger Versierte spürt deutlich eine Verbesserung in der Laufruhe und Geschwindigkeit des Motors. Das wurde erreicht durch bis zur korrespondierenden Höhe der Gegenwangen angeschmiedete Gegengewichte. Ein spezielles System von Bohrungen für das Schmieröl gewährleistet eine optimale Pleuellagerschmierung. So wurde die größte überhaupt mögliche Schwingungsfreiheit und in Verbindung damit eine besonders niedrige Lagerbeanspruchung — sprich hohe Lebensdauer der Lager — erreicht.

Die Hochleistungs-Zylinderköpfe mit ihrer klug gestalteten, besonderen Verrippung sind so ausgelegt, daß sie thermisch erheblich stärker beansprucht werden können und damit die Auswirkung der höheren Beanspruchung leicht „verdauen“. Die größeren Einlaßventile (2 Dimensionen), Spezial-Auslaßventile (auf Wunsch auch salzgefüllt), verstärkte Ventilführungen und -Federn, die für die Leistungssteigerung erforderlich sind, werden den erhöhten Anforderungen mit absoluter Zuverlässigkeit gerecht. Die Verdichtung kann durch die Verwendung

der speziallegierten Zylinderköpfe auf 8:1 ggf. auch höher erhöht werden.

Das charakteristischste Merkmal unserer Oettinger-Hochleistungsanlagen sind schon rein äußerlich die hohen, vertikalen Ansaugrohre mit den beiden Vergasern. Die abgestimmten Saugrohre, die in halber Höhe eine für jeden Zylinder getrennte Gasführung aufweisen, tragen sehr wesentlich dazu bei, daß der Motor auf ein so hohes Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich ausgelegt werden kann. Sie bringen nicht nur das rasante Durchzugsvermögen am Berg, sondern auch jene überraschende Elastizität, die das Fahren im Stadtverkehr und auf dicht befahrenen Landstraßen so sicher und überaus erfreulich macht. Aus der Erläuterung wird auch der technisch nicht sonderlich Versierte leicht erkennen, daß wir mit der Konstruktion der Oettinger-Hochleistungsanlagen, die nach Einbau in den VW-Motor Oettinger-Einbau-Motor genannt werden, ein organisches Wachsen der Motorleistung erreichen wollten und erreicht haben, wobei unter Leistung nicht einfach die Abgabe einer größeren Motorkraft verstanden werden soll, sondern vielmehr auch die Stärke, die Haltbarkeit der einzelnen Teile, die es erst ermöglicht, diese erhöhte Leistung über ungezählte Tausende von Kilometern dem Motor schadlos abzufordern. Zudem bleiben bei der von uns geschaffenen Leistungssteigerung die gewonnenen PS sämtlich für den Antrieb des Wagens erhalten, im Gegensatz zur Aufladung durch einen Kompressor, der die erzeugten Mehr-PS zum Teil für seinen eigenen Antrieb wieder selbst verbraucht.

Auf besonderen Wunsch führen wir Veränderungen an Fahrwerk und Bremsen (z. B. große Bremsanlage für 1200/1300 Käfer-Typen) durch. Evtl. gewünschte weitere Leistungssteigerungen für Sportzwecke etc. auf besondere Anfrage. Zum weiteren Lieferprogramm gehören selbstverständlich Zubehörteile wie Olfenther-

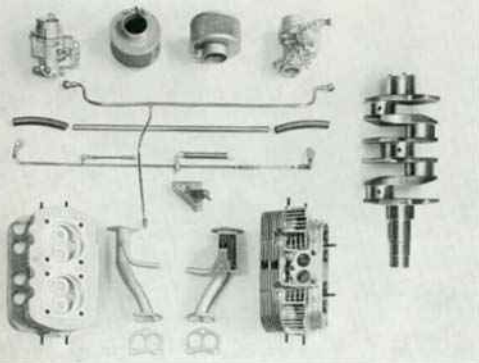
momenter, Drehzahlmesser, Öldruckmanometer, Spezial-Stoßdämpfer, Schalenstühle, Holzlenkblätter etc.

Die Oettinger-Hochleistungsanlage oder — wie es früher hieß — OKRASA-Hochleistungsanlage — kann praktisch nach jeder Laufzeit in einen VW-Motor eingebaut werden. Es ist aber erklärlich, daß man eine ca. funfzigprozentige Leistungssteigerung keinem bereits stärker verbrauchten Triebwerk zumuten sollte. Es empfiehlt sich deshalb, den Umbau zu gegebener Zeit mit einer entsprechenden Überholung zu verbinden. Dabei können häufig die Kosten für ein Austausch-Aggregat weitgehend eingespart werden.

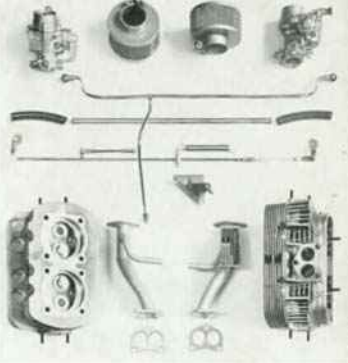
Abgesehen von dem Netz der uns verbundenen Werkstätten, die über reiche Erfahrungen im Einbau und in der Wartung von Oettinger-Einbau-Motoren verfügen, kann jede gute Werkstatt den Oettinger-Bausatz nach unserer ebenso ausführlichen wie klar verständlichen Einbauanleitung installieren und nach der Wartungsanleitung betreuen.

Wenn die Montage in unserer Spezial-Werkstätte durchgeführt werden soll, so kommt hier natürlich ein besonders hohes Maß an Erfahrung, Sachkunde in der optimalen Einstellung und wohl auch an Schnelligkeit zum Tragen. Ganz abgesehen davon, daß wir in der Lage sind, auf unseren Prüfmaschinen beim Einbau der TSV-Anlagen die Kurbelwelle montiert mit Schwungscheibe und Kupplungsdruckplatte elektrodynamisch auszuwuchten und das Triebwerk zu korrigieren.

Wir können einen Motor innerhalb eines Tages komplett umbauen. Freilich — und das wird verständlich sein — ist hierfür eine genaue Terminplanung und Verabredung notwendig. Eine andere Möglichkeit, einen fabrikneuen Volkswagen mit dem Oettinger-Einbau-Motor auszurüsten, besteht durch das System der Lieferung kompletter neuer Motoren mit unseren Oettinger-Anlagen im Tausch gegen den



← TSV-ANLAGE



TS-ANLAGE ▶

FORTSETZUNG

ungelaufenen Original-Motor. Der hierbei entstehende Aufpreis entspricht den Kosten, die bei Einbau der Hochleistungsanlage in unserer Werkstätte anfallen. Der kompl. einbaufertige Motor ist mit allen, seiner Leistungsstufe entsprechenden Zubehörteilen wie z. B. verstärkter Kupplungsdruckplatte, passendem Zündverteiler, Zündkerzen usw. ausgerüstet.

Neuerdings ist es uns möglich, Neufahrzeuge kompl. mit unseren Oettinger-Einbaumotoren zu liefern. Dadurch sind wir in der Lage, z. B. den neuen VW 1200 mit Oettinger-Einbaumotor TSN 1300/34 zum Preise ab DM 5485,— zu liefern. Die Garantie auf diesen Neufahrzeugen bleibt selbstverständlich in vollem Umfange erhalten.

In der Praxis erfolgt die Abwicklung in der Form, daß durch Festsetzung des Auslieferungszeitpunktes entweder bei uns, oder dem jeweils in Frage kommenden VW-Händler, der kompl. Oettinger-Einbaumotor bereitsteht, und sofort gegen den Originalmotor ausgetauscht wird. Dies ist selbstverständlich nicht nur auf den Typ 1200 beschränkt, sondern auch für alle anderen VW-Modelle möglich.

Der Original-VW-Motor muß sofort an uns zurückgeschickt werden. Für eine solche Lösung muß allerdings verlangt werden, daß der Wagen nicht auf eigener Achse vom Herstellerwerk zu dem VW-Händler überführt wird. Auf Grund der allen VW-Händlern und Werkstätten vorliegenden Unterlagen wird Sie Ihr Händler gewiß über diese Möglichkeit gern unterrichten. Der Oettinger-Einbau-Motor Typ TSV-1300/34

ist typgeprüft. Die Allgemeine Betriebserlaubnis mit der Nr. 10.138 Nachtrag I regelt die Abnahme durch den Technischen Überwachungsverein.

Die Typprüfung, die der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis vorausging, hat in allen Punkten eindeutig ergeben, daß auch bei einer Leistungssteigerung des Volkswagenmotors durch unseren Oettinger-Einbau-Motor von 34 auf 50 PS keinerlei Veränderungen an Fahrwerk oder Bremsen des Serien-Wagens erforderlich sind.

UNSER LIEFERPROGRAMM

TS 30	TS 40	TV 1700
TSV 1300/30	TS 1500/44	TSV 1700
TS 34	TS 1600/44	TSV 1800
TSV 1300/34	TSV 1600/44	