

Der Klassiker unter den Klassikern: 1983er Golf 1 GTI 16S Oettinger

Golf 1 GTI mit einem der ersten 16V-Motoren



Erstellt am 24. Oktober 2013

Es gibt Modelle im VW-Konzern, da fragt man sich, Warum steht das Ding nicht in meiner Garage? Zu diesen Must-have-Fahrzeugen zählt ohne jeden Zweifel der Golf 2 Limited, aber auch ein GTI G60 Syncro, der Rallye-Golf oder ein Edition Blue stehen hoch im Kurs bei den Fans. So mancher träumt sogar vom Einser-Pirelli. Einen ganz anderen Traum hat Jürgen Leikauf aus Österreich ergattert einen echten Golf 1 GTI 16S Oettinger.



Ja, dieser Golf 1 Oettinger ist echt, die meisten kennen das Fahrzeug mehr oder weniger nur als Modellauto im Maßstab 1:18. Doch mit diesem Golf kam man viel mehr Spaß haben. Der Fachmann erkennt direkt, welches Schmuckstück vor ihm steht, der Laie sieht hier nur Tuning der 80er Jahre.

Das Tuning in den wilden 80ern



Und genau das ist es aber, das Tuning der 1980er Jahre, das heute längs Kult und Klassik ist. Allein einen brauchbaren und bezahlbaren Golf 1 GTI zu ergattern, ist schon ein Kunststück. Und genau das wollte Jürgen vollbringen, doch wie es glücklicher Zufall so wollte, rollte ihm ein Oettinger GTI direkt über den Weg.

Ohne Glück geht es nicht



Anfangs glaubte der Familienvater an einen Scherz, als er das Internet-Inserat las. Viel zu niedrig war der Kaufpreis, zu gut der versprochene Zustand. Doch nach der ersten Kontaktaufnahme stand schnell fest: Diesen Golf muss man genauer anschauen. Also nichts wie rüber nach Deutschland. Der ehemalige Besitzer nutzte den GTI im Alltag, wollte ihn aber aufgrund der hohen KFZ-Steuer nicht länger behalten.



Trotz des Einsatzes als Alltagsfahrzeug war der Zustand nahezu perfekt. Kein Rost, keine abgenutzte Innenausstattung und dazu ein sauber laufender Motor zeigten, was gute Fahrzeugpflege ausmachen kann, und machten Jürgen zum Golf GTI 16S Oettinger-Besitzer.

1.300 oder 1.600 wie viele gebaut wurden, weiß keiner genau



Wie viele GTI 16S überhaupt gebaut wurden, ist nicht ganz klar. Volkswagen spricht von 1.300 Exemplaren, im Hause Oettinger kommt man auf 1.600 produzierte Exemplare. Die Wahrheit liegt wohl dazwischen, denn auch hierzulande bot Oettinger als Tuner diese Umrüstung für den Golf 1 an. Einzigartig ist der 16S aber sowieso. Verkauft wurde der 16S ausschließlich in Frankreich, um den stärksten Gegner des GTIs, dem Renault 5 Turbo Paroli bieten zu können.



Der 1800er VW-Motor ließ Ende der späten 70er Jahre noch auf sich warten. Weiter helfen konnte der V.A.G.

France der deutsche Tuner Oettinger, der bereits einen eigenen Motor für den Motorsporteinsatz auf Basis des GTI-Motors gebaut hatte. Dieser Motor, ein 16V-Triebwerk, fand nach umfangreichen Tests den Weg in die französischen GTI.

Der 16S war ein normales VW-Modell



Mit dem GTI 16S hatte V.A.G. France damit ein eigenes Sondermodell auf Lager. Vertrieben wurde der Top-GTI über das normale Händlernetz, selbst die Wartungspläne, Reparaturanleitungen und Reparatur-Zeiteinheiten entsprachen dem VW-Werkstattstandard.



Auch wenn der Oettinger GTI nur noch bedingt etwas mit einem Serien-GTI zu tun hatte, Zylinderkopf, Ventildeckel, Ansaugbrücke, Krümmer bis hin zur Ölwanne waren Sonderanfertigungen in Kleinserie, was aufgrund der damaligen Fertigungstechnik immer wieder Problem mit sich brachte und vielen Motoren und damit auch vielen GTI 16S das Leben kostete.

Motorenfertigung in Friedrichsdorf



Die Entwicklung des mit 10:1 verdichteten 16V-Motors beanspruchte gut vier Jahre Entwicklungs- und

Erprobungszeit. Während dieser Zeit durchlief der komplett neu konstruierte 16V-Zylinderkopf umfangreiche Dauertestläufe, bevor dann 1981 der erste GTI 16S mit 136 PS, 157Nm Drehmoment und 195 km/h Top-Speed ausgeliefert wurde.



Um die Kraft optimal auf die Straße zu bringen, verpasste Oettinger dem 5-Gang-Getriebe (Kennbuchstabe FP) eine abgeänderte Übersetzung der ersten drei Gänge und eine verlängerte Übersetzung des 5. Gangs. Darüber hinaus erhielt die Schaltbox verstärkte Synchronringe und eine stärkere Kupplung.

Auch optisch ist der GTI 16S etwas Besonderes



Im

Zuge der Entwicklung bekam der GTI 16S noch weitere Alleinstellungsmerkmale. So sorgt eine Querlenkerstrebe für eine steifere Karosserie, das Fahrwerk wurde mit Bilstein-Stoßdämpfern optimiert. Jürgen verbaute zusätzlich 40er Tieferlegungsfedern. Die Rad-Reifenkombination entspricht mit den 14 Zoll messenden ATS-Felgen und den 185/60er Reifen dem originalen Auslieferungszustand und das nicht zuletzt dank Jürgens Aufbereitung.

BBS für die Karosserie, ATS an den Achsen



Normal kennt man BBS als Felgenrehersteller, beim GTI 16S lieferte man allerdings den Frontspoiler, Seitenschweller und die Radlaufverbreiterungen. An Jürgens GTI präsentieren sich diese in einem gepflegten, nicht restaurierten Zustand.



Um den GTI 16S noch auffälliger zu machen, bekam der Kühlergrill Zusatzscheinwerfer wie beim Cabrio, die jedoch typisch französisch gelb leuchten. Weiße GTI 16S-Schriftzüge an Front und Heck runden die äußere Erscheinung ab.

Ein GTI mit dem gewissen Extra

74 Bilder [Fotostrecke | 1983er Golf 1 GTI 16S Oettinger: Golf 1 GTI mit dem ersten 16V VW-Motoren](#)



#01

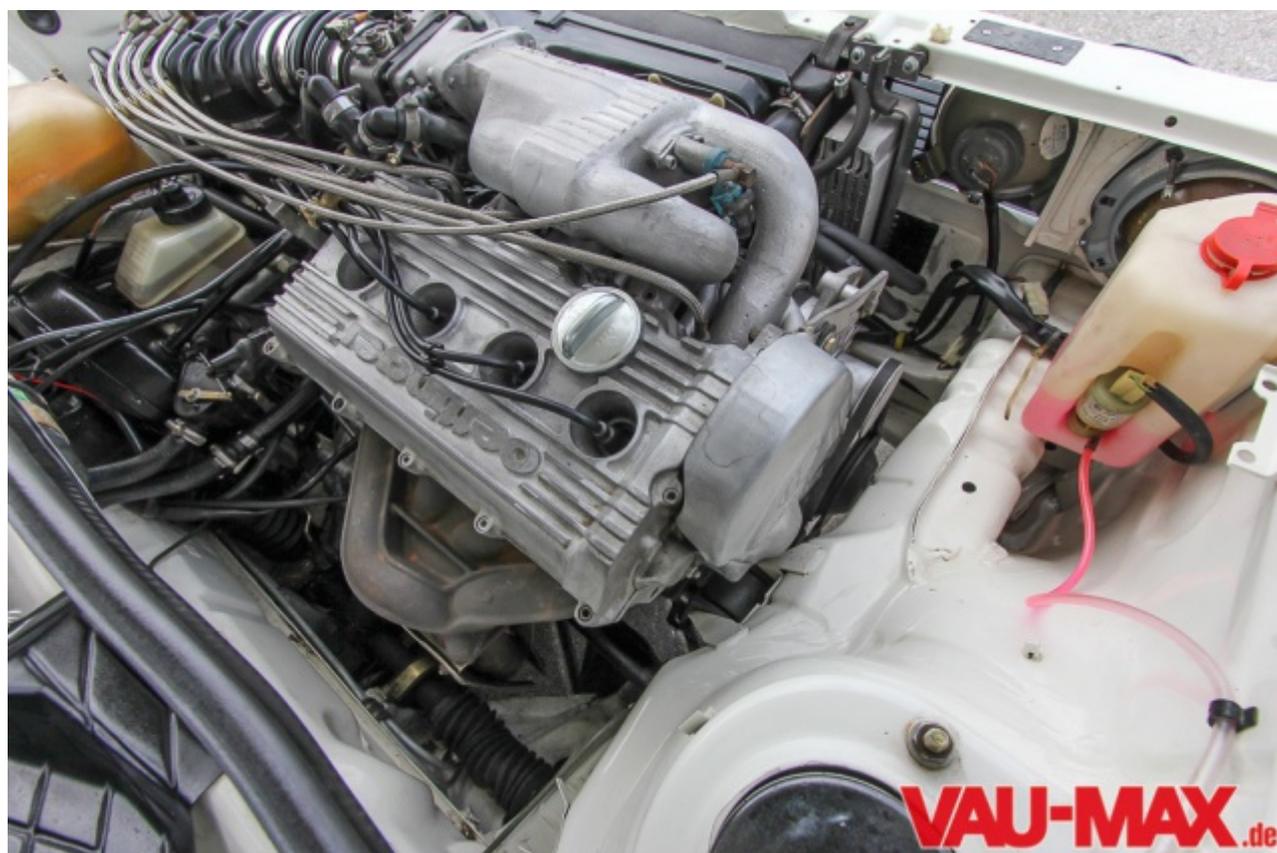


#02

Etwas weniger aufregend geht es im Innenraum zu. Hier basiert der Oettinger GTI auf dem normalen GTI. Unterschiede sind nur am Lenkrad mit GTI 16S-Schriftzug, der Mittelkonsole mit ihren beiden Zusatzinstrumenten und dem Tacho zu erkennen. Dieser macht durch einen Drehzahlmesser bis 8.000 U/min und einer Tachoskalierung bis zu 240 km/h klar, was Sache ist.



Der Verkauf des GTI 16S war derart gut, dass man bei Volkswagen selbst am Konzept des 16V-Motors festhielt und die Oettinger-Entwicklung als Ausgangsbasis nahm, die nächste Generation des GTIs, den Golf 2 GTI, ab 1985 ebenfalls als 16V-Version anbot.



Wie schon sein Vorfahre bekam auch er den Doppelscheinwerfer-Grill, den 8.000er Drehzahlmesser und jede Menge Fahrspaß gleich ab Werk mit, Fahrspaß, den Jürgen auch heute in vollen Zügen genießen kann.

Technische Daten VW Golf GTI 16S Oettinger



Baujahr: 1981

Motor: 1,6-Liter-16V ohne Katalysator, 136 PS, externer Ölkühler, Ölwanne aus Alu mit Kühlrippen, Zylinderkopf, Kolben, Ansaugbrücke und Abgaskrümmen von Oettinger, verstellbares Nockenwellenrad, Getriebe: 5-Gang-Schaltgetriebe (Kennbuchstabe FP) mit verstärkten Synchronringen, abgeänderte Gänge 1, 2 und 3, 5. Gang länger übersetzt

Fahrwerk: McPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterachse, Umbau auf Bilstein-Sportfahrwerk mit 40 mm-Tieferlegung

Bremsen: Serie Golf 1 GTI

Räder: ATS Cup-Felgen in 6J x 14 Zoll

Reifen: rundum in 185/60 R14

Karosserie: Serie Golf 1 GTI mit folgenden Änderungen: BBS-Bodykit mit großem Frontspoiler, verbreiterten Radläufen, Seitenschweller, gelbe Zusatzscheinwerfer mit nach außen gewölbtem Glas, 16S-Schriftzüge am Heck und im Kühlergrill

Innenraum: originaler Golf 1 GTI Innenraum, zusätzliche Armaturen für Öldruck und -temperatur, 16S-Schriftzug am Lenkrad, Tachoskalierung bis 240 km/h und Drehzahlmesser bis 8.000 U/min sowie Oettinger-Schriftzug

Passende Themen

- [16s](#)
- [16v](#)
- [VW](#)
- [einser](#)
- [golf](#)
- [golf 1](#)
- [golf 1 oettinger](#)
- [golf 16s](#)