

VW Golf GTI 1 met 300 pk onder de verlengde motorkap

# Hoe lang hoe sn

Sommige mensen kennen geen grenzen. Neem nou Jeroen Dik, inderdaad, ook eigenaar van de Corrado in GTI Tuning & Design nummer 5. Hij propte zo veel bruto vermogen in zijn Golf GTI dat de auto letterlijk uit zijn vel barstte en zes centimeter langer werd. Nou ja, dat klinkt alsof het vanzelf ging en zo was het nu ook weer niet...

Op de openbare weg  
wordt gereden met TSW velgen met  
Pirelli's P 700 Z in de maat 205/40 ZR 17.  
Past precies...

# ver eiler



Tekst: Gerrit de Lintelo - Fotografie: Wim van der Zee



**L**ezers die het vorige nummer hebben gelezen kennen Jeroen Dik inmiddels een beetje. Weten dat het hier om een techneut van het allerzilverste water gaat. Het lastige is dat Jeroen altijd maar meer wil. Meer vermogen wel te verstaan. Da's nog niet alles. Jeroen is pas echt tevreden als zijn met anabole steroïden volgepropte krachtpaters ook nog heel blijven.

De Golf 1 die je hier ziet, heeft hij nu al weer zeven jaar. Hij heeft er destijds lang naar gezocht. Het moest een type 1 zijn. Zo ongeveer de beste die er te koop was. Dus geen schadebak of afgetrapte 'van kroeg naar kroeg-racer'. Jeroen was namelijk heel wat van plan met de GTI. Een schade-auto kwam niet in aanmerking, omdat de stijfheid van de carrosserie er na een fikse aanrijding toch niet beter op wordt. Het werd uiteindelijk een van de allerlaatste type 1 GTI's, van eerste eigenaar. Op lichtmetalen velgen na was de auto geheel origineel, maar je had het al begrepen, lang zou dat niet zo blijven.

## Groter geweld

De Golf mocht er dan keurig uitzien, het was nog niet helemaal naar Jeroens zin. Om te beginnen werd een fraaie Quartett carrosseriekit gemonteerd. Daarna werd de carrosserie overgespoten in de originele anthracietgrijze kleur. De wielen werden vervangen door 16 inch BORBETS. Dat klinkt

nu heel braaf, maar zeven jaar geleden reed nog bijna niemand met dergelijke velgen; 15 inch was al heel wat. Zo, daarna eerst maar eens even de weg op, want de Golf was gewoon aangeschaft voor dagelijks transport en er moest eerst geld opzij worden gelegd voor het grovere geweld. Na een half jaar was het zover. De originele motor maakte plaats voor een G60-blok. Ook dat was nog maar het begin. Zoals andere autoliehebbers olie verversen, schroefde Jeroen het motorvermogen op. Snellere nokkenas, andere zuigers, grotere intercooler, kop bewerkt, de grootst mogelijke kleppen, speciale uitlaat en dat ging maar door, stap voor stap. Begin 1993 kwam de Golf op de rollenbank aan de 259pk. Een gewoon mens zou dan tevreden achterover in de stoel gaan liggen, maar voor Jeroen begon de uitdaging nu pas echt.

## Grotere intercooler

Het was ook in datzelfde jaar dat Jeroen besloot de zaken maar eens wat steviger aan te pakken. Op de originele grijze kleur was hij inmiddels een beetje uitgekeken. Bovendien moest de carrosserie toch een beetje worden verbouwd. Neen, niet voor het mooie, maar puur om technische redenen. Om het vermogen nog wat verder op te teppen, moest er een grotere intercooler worden gemonteerd en die paste niet zomaar in de machinekamer. Geen



pen als je bent vergeten de gordel om te gespen. Daarmee zijn we inmiddels bij het interieur beland. Over de typische pookconstructie hebben we het al gehad, maar het is niet de enige inwendige verbouwing. De stuurkolom is verlaagd en verlengd, zodat je nu lekker ontspannen met licht gebogen armen achter het stuur kunt zitten. Het stuur is trouwens van Momo en het zitmeubilair van Corbeau, type Pro Sport. Verder zijn er nog vele technische en uiterlijke kleinigheden verbeterd. Te veel om op te noemen. Lantinga Autotechniek in Musselkanaal heeft in ieder geval een goede klant aan Jeroen gehad.

### Schakelen zonder ontkoppelen

De blauwe Golf is geen onbekende in de Golf-wereld. Ook tijdens het laatste GTI-weekend in Baarlo reed Jeroen zijn vorige record weer aan flinters. Na 200 meter vanuit stilstand was de snelheid 164 km/u, nauwkeurig gemeten. Volgens Jeroen zijn de snelle sprinttijden voor een deel te danken aan de ongesynchroniseerde zesbak, die zich met enig gevoel supersnel laat opschakelen zonder ontkoppelen. Bij het terugschakelen is het beter de koppeling wel te gebruiken, de bak moet anders veel te zware klappen opvangen. Met de kortere overbrenging bedraagt de topsnelheid in zes 200 km/u, de toerenteller geeft dan exact 8000 tpm aan. Helaas was de baan in Baarlo iets te kort om de top te bereiken, maar 400 meter is normaal ruimschoots voldoende. Hoe Jeroen daar achter is gekomen? Ach, in de buurt van zijn woonplaats zijn er nog wel een paar rustige weggetjes, al is hij wel altijd op zijn hoede voor overijverige wetsdienaren. Het is nog maar een paar jaar geleden dat hij maar van het erf af hoefde te rijden om meteen een felgekleurde auto met een blauwe lichtreclame op het dak in zijn binnenspiegel te zien... ♦



▲ Bij wedstrijden worden van slicks voorziene BBS velgen gemonteerd.  
 ◀ De Groep N geventileerde schijven met aluminium hart geven een aanzinnige vertraging.

om zeer snel en direct te kunnen schakelen. En eindelijk... deze bak bleef heel, hoewel het vermogen van de volgens Groep A specificaties opgebouwde G60 motor inmiddels rond de 300 pk zit. Het bleef niet bij een zesbak, de Golf kreeg ook een sferdifferentieel en een kortere eindoverbrenging. Op de weg is die kortere verhouding niet zo zinvol, maar Jeroen gebruikt zijn Golf vooral voor sprintwedstrijden en dan komt het vermogen met zo'n kortere verhouding veel beter tot zijn recht. Een ander onderdeel dat niet was opgewassen tegen het explosieve motorgeweld, was het originele subframe onder de motor. Hetscheurde 'gewoon' doormidden. Sindsdien zit er een frame onder van de Golf Rally G60 en dat is een stuk solider.

### Verlaagde stuurkolom

Omdat het niet de bedoeling was met Golf en al het luchttrilmen te kiezen, heeft Jeroen ook het onderstel flink aangepakt. Om te beginnen kwamen er verstelbare veren/schokdempers van Bilstein onder de GTI. Volgens de catalogus hebben ze Groep A specificaties. Wat betreft de wielen zijn er twee mogelijkheden. Op de openbare weg rijdt Jeroen met 8J x 17 TSW velgen, die zijn voorzien van Pirelli's P 700 Z in de maat 205/40 ZR 17. Als de wagen wordt ingezet bij sprintwedstrijden zitten er samengestelde 8J x 15 velgen van BBS onder met slicks.

Bij een kanon van dit kaliber zijn de remmen ook niet geheel onbelangrijk. Met 300 pk smelten de originele schijven zo ongeveer weg als je ze flink aanspreekt. Groep N geventileerde raceschijven met een aluminium hart hebben er minder moeite mee. Ze vertragen dermate hard dat je als passagier kans maakt via de voorruit uit te stap-

nood, dacht Jeroen, als je een auto kunt verbreden, moet je hem ook kunnen verlengen. Met hulp van een kennis die verstand van plaatwerken had, werd de neus met zes centimeter verlengd. Dat was een hele klus, want het moest wel zo lijken alsof het nooit anders was geweest. Oordeel zelf maar of de operatie is gelukt. We hadden al gezien hoe het vermogen stapje voor stapje tot monsterlijke waarden was gestegen. De motor doorstond het prima, de versnellingsbak had er meer moeite mee. Versnellingsbak? Zeg maar gerust versnellingsbakken. Gedurende de eerste vier jaar waren er zeven (!) aan gruis gereden en dat begon een beetje te vervelen. Hoogste tijd voor een definitieve oplossing, al was die allesbehalve goedkoop. Bij VW Motorsport-specialist Hans Weijns in Eist werden de onderdelen voor een zesbak aangeschaft die Jeroen zelf samenbouwde. Opmerkelijk is trouwens de constructie van de pook, die een zeer speciale overbrengingsmechaniek kreeg

### Vraag en aanbod

Tot grote spijt van Jeroen Dik heeft Pirelli de P 700 Z uit productie genomen. Hij heeft al diverse bandenleveranciers gebeld, maar niemand heeft dit type nog. Mocht je toch nog ergens een setje weten te staan, neem dan contact op met Jeroen. De maat is 205/40 ZR 17. Jeroen is eigenlijk best bevreden met zijn 300pk leverende G60-motor, maar wordt toch een beetje onrustig, wat betreft vermogenswinst is de rek er uit. Alles wat mogelijk is, heeft hij toegepast. Nu loopt hij rond met een fantastisch plan voor een nieuwe motor, maar daarvoor moet de huidige wel eerst worden verkocht. Voor de VW-piloot die een supersnelle motor zoekt een unieke kans, want Jeroen heeft er hoopzuig 1000 kilometer mee gereden. Interesse? Bel 0591-616 682 of 06-526 22996.



De achtkleppert (!) is goed voor zo'n 300 pk. De cilinderkop is bewerkt bij Emming Motortechniek in Ter Apel. De extra grote intercooler had niet gepast als de neus niet was verlengd.

Corbeau Pro Sport kuipjes, vertraagde en verlengde stuurkolom en zelfgebouwd schakelmechanisme voor supersnel schakelen, met dicht bij het Momo stuur geplaatste pook.



Zelfs van opzij zie je nauwelijks dat de neus met zes centimeter is verlengd.

