

Volkswagen Corrado met superkrachtig tweeliter G60-blok

Sneller dan het gelu

Jeroen Dik is niet zomaar een VW-liefhebber. De Emmense meet- en regeltechnicus begint namelijk waar 'Wolfsburg' ophoudt. Eerst monteerde hij bij zijn Corrado een 1800-blok, op de bank goed voor 269 pk. Beetje tam misschien... Nu ligt er een tweeliter in die nog beter van aanpakken weet, maar ook fluijsterstil is.

Jeroen is opgegroeid met Volkswagens. Het was dan ook bijna vanzelfsprekend dat hij VW ging rijden toen hij zijn rijbewijs had gehaald. Hij moet even diep nadenken wanneer je hem vraagt hoeveel Volkswagens hij afgelopen jaren heeft gehad, al zal het nog wel een kleine veertig jaar duren voor hij mag gaan ADW-en... 'Stuk of tien zullen het er geweest zijn...' En altijd heeft Jeroen er aan gesleuteld. Niet omdat de

techniek hem om de oren vloog, maar om ze sneller en beter te maken. De ervaringen die Jeroen daarmee opdeed, werden dan weer verwerkt in een volgende auto. Zo heeft hij ook nog een in Golf-kringen zeer bekende GTI Type 1, met zesbak en heel wat meer vermogen dan hij van de fabriek heeft meegekregen.

De Corrado begon zijn leven in 1989 als G60 16V. Tot voor anderhalf jaar had hij een Duits

tekst: Gerrit te Lintelde - Fotografie: Rein van der Zee

Past precies: Pirelli P 700 Z-rubber in de maat 205/40 ZR 17 op TSW wielen. De vering is trouwens in hoogte verstelbaar.





Wid

paspoort. Het rijden was echter niet meer wat het geweest was. Inderdaad, de G-lader, maar ook nog andere ellende. Voor Jeroen een geluk, de prijs was er naar en de motor moest er toch uit. Gemakshalve ook meteen de halve auto maar gesloopt, want ook uiterlijk moest de Corrado weer helemaal nieuw worden. Jeroen is een perfectionist... Aan de carrosserie hoefde weinig te worden veranderd, want zo'n Corrado is voor Jeroen van uit zichzelf al opvallend genoeg.

De aanpassingen bleven beperkt tot bumperspoilers van Kamel en andere achterlichten.

Zwakke plekken

Jeroen had al een andere motor klaar liggen voor zijn nieuwe aanwinst: een goed geprepareerd 1800 16V-blok. Ook weer met G60-lader. Durfde je dat aan, Jeroen? 'Geen probleem, in principe werkt die G-lader goed, hij is alleen te zwak van constructie. Als je de zwakke plekken - onder andere de lagering - verbetert, heb je er geen problemen meer mee en is het een perfecte manier om vermogen te winnen.' Jeroen is trouwens wel zo bescheiden dat hij er meteen bij vertelt dat hij bij dergelijke klusjes veel steun heeft aan Hans Welj's uit Elst. Die is bij VW-rijdende autosporters geen onbekende en heeft zelf met veel succes deelgenomen aan ralliesprints. Emming Motortechneek in Ter Apel heeft de cilinderkop bewerkt. Ook bij andere problemen vraagt

Jeroen

De Corrado is bloedsnel, maar laat zich ook heel rustig rijden. Zo kun je in zes (!) bij vijftig volgas geven, zonder dat de motor protesteert.

dit bedrijf nog wel eens om advies. Uiteraard werd ook het motormanagement aangepast en werden de nodige andere onderdelen vervangen. Meestal werden daarbij spullen gemonteerd van VW Motorsport. Uiteindelijk brachten al deze toverkunsten het vermogen op 269 pk. Geen papieren paarden, maar gemeten op de rollenbank! Voor sommigen zou dit resultaat voldoende zijn om maar eens een weekje aan het feesten te slaan. Jeroen vond het een aardig begin en dacht al na over een nog sterkere motor.

Computerprogramma

Die zit er dus nu in, met een inhoud van twee liter. Eigenlijk is de krukas nog zo ongeveer het enige originele onderdeel. Perfect bewerkte cilinderkop, andere Zylinderkopjes, verbeterde koeling en smering, Supersprint uitlaatsysteem en... een tweede benzinepomp. Waarom? Gewoon, omdat er voor een enkele pomp bij volle belasting geen blieden aan was!



Sneller dan het



Afgezien van twee extra metertjes en een sportstuur is binnen alles origineel gelaten.

Stevig doorstrappend komt de Corrado aan een verbruik van één op één. Je zou bijna gaan denken dat Jeroen hiermee voor grootverbruikerskorting in aanmerking komt, maar het kan ook anders. Gewoon lekker doorrijdend op de snelweg daait het geslobber tot een op eif. Gelukkig maar, want de Corrado wordt gewoon gebruikt voor dagelijks transport, elke week duizend kilometer. Dat gunstige verbruik is voor een flink deel te danken aan Jeroens handigheid met computers. Hij heeft zelf een programma ontwikkeld waarmee hij het hele motormanagement kan simuleren. Er zijn al heel wat uurtjes besteed aan het verbeteren van dat

management en het eind begint nu pas in zicht te komen. 'Bovenin' is de motor nog niet helemaal naar wens, voor de rest worden de mogelijkheden inmiddels optimaal uitgebuit.

Aan een rollenbankmeting is Jeroen nog niet toegekomen, maar hij heeft er goede verwachtingen van. De tweelitermotor voelt aanzienlijk krachtiger aan dan de 1800. Die was tussen de 2000 en 6000 tpm goed voor een koppel van minimaal 300 Nm en bij 4300 tpm kwam er 350 Nm uit. Rustig en schakellui rijden was dan ook geen enkel probleem en dat geldt ook voor de huidige versie.

Extra demper

Laten we trouwens nog even terugkomen op het uitlaatsysteem. Jeroen heeft daar

iets andere opvattingen over dan veel andere eigenaars van snelle auto's. 'Vroeger vond ik dat een sportieve auto ook sportief moest klinken, maar tegenwoordig denk ik daar anders over. Een auto mag best opvallen door zijn prestaties, maar niet door zijn geluid. Bovendien is herrie knap vermoeiend wanneer je veel rijdt. Ik heb het Supersprint-systeem dan ook flink aangepast, zonder dat het vermogen mocht kosten. Er zit zelfs een demper méér onder dan origineel. De einddemper komt van een Audi 200 Turbo en ik ben heel tevreden met het resultaat. Er zit nu een uitlaatsysteem onder dat geen deubel meer produceert dan een standaarddemper, maar wel extra vermogen oplevert.' Het spreekt voor zich dat de originele versnellingsbak niet geschikt was voor het explosieve motorgeweld. Hans Weijts bestelde bij Gemini Motorsport in Engeland de onderdelen voor een zesbak, die Jeroen zelf heeft samengebouwd. Ondanks het imponerende vermogen blijven bak, differentieel en aandrijfassen keurig heel, als je deze onderdelen tenminste netjes behan-



Voor zitten achter de TSW wielen schijfremmen van AP met een diameter van 53 cm.

Aan elk detail is te zien dat eigenaar Jeroen Dik een perfectionist is. Gewoon moeter dan nieuw...



delt. 'Netjes behandelen' wil onder meer zeggen dat je niet volgas wegtrekt, als de voorwielen niet rechtuit staan. Dat is overigens niet alleen slecht voor deze Corrado, maar ook voor de standaard-aandrijving en dat echt niet alleen bij VW's.

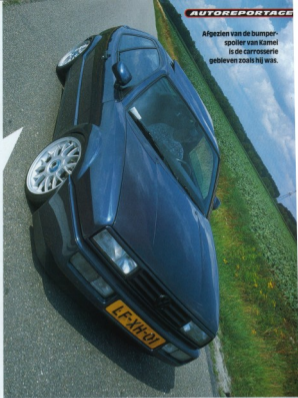
Sachs racekit

Rechtuit rijden met veel vermogen kan iedereen. Bochten pakken vraagt niet alleen stuurmanskunst, maar ook een aangepast onderstel. Jeroen heeft niet voor de goedkoopste oplossing gekozen. Geveerd en gedempt wordt er met een Sachs racekit, ter waarde van f 3.600,-. Voor dat bedrag is niet alleen de demping, maar ook de hoogte verstelbaar. Jeroen heeft geen spijt van zijn investering. De Duitse fabrikant, die normaal vooral actief is in de autosport, levert subliem materiaal en de Corrado stuurt werkelijk fantastisch. Van vering is nauwelijks sprake meer, maar wie zacht wil veren moet maar op de rand van het bed gaan zitten.

Niet alleen de prestaties zijn sensationeel, ook de remmen kunnen heel wat werk verzetten. Het originele ABS is blijven zitten. Achter is vrijwel alles gelaten zoals het was, maar vóór zijn geventileerde schijven van AP gemonteerd met een doorsnee van maar liefst 33 centimeter en een aluminium hart. Leuker licht, voor een laag onafgeveerd gewicht. De remblokken worden tegen de schijven geperst met 4 zuiger-klaauwen, ook weer van AP. Dank zij de TSW wielen is er van de remmerij ook nog iets te zien. Op die wielen zit Pirelli P 700 Z-rubber in de maat 205/40 ZR 17. Ondanks de stuvige rijstijl en het hoge vermogen valt de levensduur niet tegen. De voorbanden moeten na ongeveer 15.000 kilometer worden vervangen.

Nog een wens

De Corrado is bepaald geen armoedige auto en Jeroen is best tevreden met het standaardinterieur. Wel heeft hij een D&W sportstuur gemonteerd. Het dashboard is uitgebreid met een turbodrukmeter en een oliedrukmeter. Niks meer te wensen, Jeroen? 'Nou, als je het zo vraagt, als ik het een keer tegenkom voor een schappelijke prijs zou ik wel een interieur met halfleren bekleding willen hebben, maar dat heeft geen haast.' Is er toch nog iets aan dit scheurlijzer wat je niet meteen met het woord 'haast' in verband brengt. Jeroen blijft er bescheiden onder, al heeft hij bergen werk verzet. 'Ik zou het wel fijn vinden als je nog even de namen zou willen noemen van degenen die mij zo vaak met raad en daad geholpen hebben,' zegt hij bij het afscheid: 'Hans Wijs, de snelle VW-specialist uit Elst en Emming Motortechniek in Ter Apel, die me ook heel wat extra pik's hebben bezorgd. O ja, en niet te vergeten Lantinga Autotechniek in Musselkanaal, waar je als liefhebber altijd terecht kunt voor allerlei speciale onderdelen.' Doen we



Afgezien van de bumper-spoiler van Kamel is de carrosserie gebleven zoals hij was.



niet moeilijk over, Jeroen, we noemen die namen. De lezers kunnen immers op de foto's zien dat de hulp de moeite waard is geweest. ♦

Ook onder de motorkop als nieuw. Echt spectaculair oogt de viercilinder niet, maar dat is slechts schijn.