

# G-FORCE // GOLF II 16V G60

Volkswagen Golf II

Van een hobbymatige website uitgroeien tot een bekende naam binnen de VW-scene. Een knappe prestatie van met name de inzet van Chris Muller. Zonder een diepgewortelde passie voor het merk uit Wolfsburg zou zo iets natuurlijk onmogelijk zijn. De drive waarmee Chris voor VW-Speed.nl aan de weg heeft getimmerd wordt dan ook enkel evenaart door de passie waarmee hij aan zijn eigen Golf II heeft gewerkt. De huidige tussenstand, want van een eindresultaat willen we nog niet spreken, is een onmiskenbaar eerbetoon aan Volkswagen. De Golf mag er dan eenvoudig uitzien, onderhuids is hij dat allerminst.



## Love blinds

We schrijven 19 september 2003 als Chris erop uitgaat om zichzelf voor de volgende dag op een mooi verjaardagscadeau te trakteren. Als VW-kenner die inmiddels al meer dan 10 jaar in het vak zit, wist hij perfect het kaf van het koren te scheiden. Zo goed zelfs, dat het bezichtigen van de auto niet eens nodig was. Chris kende de toenmalige eigenaar en met diens reputatie durfde Chris

een blinde koop van de Golf II wel aan. Chris kon zich eindelijk de trotse eigenaar noemen van een Golf 2.0 G60 van de tweede generatie, een droomwagen voor de Achterhoek. Met een 200+ pk auto was dit iets waarmee hij zich wel een tijd lang zou kunnen vermaken. Inmiddels draagt het kentekenbewijs al bijna zeven jaar de naam Muller en daar lijkt voorlopig nog geen einde aan te gaan komen. Wanneer Chris

namelijk begint te wennen aan de Golf, gaat hij simpelweg opnieuw met Supro Automotive Engineering om de tafel zitten om de auto weer verder aan te passen.

## G-force

Het begin van een lang lopend project werd in 2006 ingeluid toen na

drie jaar rijden de G-lader aan een revisie toe was. De G-lader werd optimaal bewerkt en na montage en nog een paar kleine aanpassingen, bleek dat de revisie te goed gedaan was. De druk was te hoog want de kop van de 8-klepper kon de hoeveelheid lucht niet verwerken. Dan kun je twee dingen doen:

een stapje terug met de lader of ervoor zorgen dat de lucht wel de motor in kan. Wij zouden met die keuzes weinig problemen hebben en gelukkig dacht Chris daar hetzelfde over. Diverse opties werden besproken en uiteindelijk moest de

Golf dan toch maar een 16-klepper worden. Niet zomaar een 16v zoals die vaker gebouwd werd, maar een 16 klepper met iets extra's. Zo werd het idee voor een 16v met throttle bodies en G-lader geboren. De oude motor ging naar de eeuwige jacht-



velden en een liet een leegte achter. De accu was inmiddels ook al naar achteren verplaatst en zo kwam het dat het interieur er ook uit moest. Het was nu maar een kleine stap om de auto helemaal kaal te maken. Aangezien de auto een paar kleine plekje's had, kon dit ook meteen aangepakt worden. De auto is naar de spulter gebracht en deze kreeg een nieuwe origineel rode laklaag, afgemaakt met een aantal lagen blank. Om te komen waar Chris nu is, heeft zo'n 3,5 jaar in beslag genomen.

## Domino effect

Gedurende het bouwen werden er regelmatig nieuwe ideeën geboren. Voor de voorzijde waren er bijvoorbeeld al andere remmen gekocht waarmee het volgende probleem zich alweer aandiende: de velgen.

Chris had een stel exclusieve 16" BBS RS003 velgen maar deze velgen zouden nooit meer passen door de nieuwe remmerij. Als noodmaatregel werden er toen maar Porsche C2 velgen onder gemonteerd, maar stiekem baalde Chris als een stekker. Een telefoontje van Peter Claassen, met de mededeling dat hij een setje Porsche BBS RS 158 had, werd dan ook juichend aangenomen.

Een ander probleem werd veroorzaakt door de nieuwe air intake. Daarboven moest namelijk de dynamo terug worden gemonteerd, maar dat was ineens onmogelijk geworden door de flinke luchtinlaat. Oplossing: de dynamo naar beneden. Maar ook dat bleek niet zo makkelijk te zijn toen Chris ineens oog in oog stond met de stuurbevestiging die zich daar bevond. Ook dat is uiteindelijk weer opgelost door het toepassen van elektrische stuurbevestiging. Dat paste bovendien mooier in de cleane motorruimte. Het nieuwe stuurhuis zag er mooier uit en het zicht werd immers niet meer verstoord door olieleidingen en het reservoir voor de stuurbevestigingsvloeistof.

## VAG Parts

Het grote voordeel van een auto als deze is dat aftermarket onderdelen en VAG onderdelen zeer goed verkrijgbaar zijn. We kijken er dan ook niet van op dat Chris en Supro met

