



koppel, zoals deze geblazen Golf II tegenwoordig ook op benzine kan produceren. De overbrenging werd vervolgens wel aangepast zodat deze beter bij de G60 past. De toevoeging van een Sachs koppeling, launch control, traction control en een Quaife sper houden deze auto rotsvast op het asfalt. Daar speelde echter ook Supro weer een belangrijke rol in, door hun overtuiging dat een sterke motor niet genoeg is. De auto moet het ook op de weg kunnen krijgen en daar helpen deze aanpassingen bij. Dat doet ook het custom onderstel dat Supro maakte voor Chris, in combinatie met de aangepaste en doorgelaste draagarmen en Powerflex rubbers.

de regelmaat van de klok dankbaar gebruik maakten van onderdelen uit andere Volkswagens. Diesels en TFSI motoren zijn gewilde donoren in VW-land en ook deze Golf II heeft al diverse transplantaties ondergaan. Een TDI onderblok, een 16v KR kop, een waterkoeler en intercooler van een Golf V 2.0 TFSI en de achterremmen van een Golf IV 4-Motion om maar even een aantal voorbeelden te noemen. Ook de versnellingsbak van een Golf IV met zelfontbrander moest eraan geloven en verhuisde naar de Golf II. De bak van een diesel is namelijk bestand tegen bergen

Vision

Marc Taken en Roy Damkot, de mannen achter Supro Automotive Engineering, zijn van mening dat

Gelukkig is er nog een bedienbare smoorklep in de uitlaat aangebracht die voor een demping van 5 dB kan zorgen. Het is een beetje als een druppel op een gloeiende plaat maar het maakt lange stukken rijden wel draaglijk.

G-FORCE // GOLF II 16V G60



een auto daarnaast ook een brede powerband moet hebben. Nu Chris' Golf lekker trekt vanaf 1500 toeren en pas rond 8000 toeren er de brui aan geeft, zijn ze in die opzet zeker geslaagd. Een dubbele luchtinlaat, individuele gasklephuizen, een 4-1 spruitstuk, HJS racekat, Bastuck tus-

sendemper en een aangepaste dubbele BMW E36 race eindemper van Supersprint zorgen bij 8000 toeren per minuut voor een symfonie die het einde van de wereld aan lijkt te kondigen. Gelukkig is er nog een bedienbare smoorklep in de uitlaat aangebracht die voor een demping

van 5 dB kan zorgen. Het is een beetje als een druppel op een gloeiende plaat maar het maakt lange stukken rijden wel draaglijk. Met een beheerste rechervoet is het zelfs mogelijk om op lange ritten een gemiddeld verbruik van 1 op 11 te realiseren. Niet gek voor een auto

die 322 pk en 360 Nm koppel produceert. De komende winter moet dat zelfs worden opgerekt richting de 370 pk dus we wachten nu al met veel ongeduld op de VW Speed Midwintermeeting van 2011. «

