

Tijdloos genieten met vier VW Golfs Type I

KARAKTERVOL KWARTET



Was vroeger echt alles beter? Bij de aanvang van het Golf-tijdperk, in 1974, waren zaken als ABS, stuurbevestiging, airco en elektrisch bedienbare ramen tamelijk futuristische zaken. Toch lijkt de fascinatie voor de oer-Golf, de Type I, levendiger dan ooit. Om uit te zoeken waar dat Golf-syndroom vandaan komt, nodigden we vier karaktervolle Type I Golfs en hun eigenaren uit en gaan we terug in de tijd, toen geluk nog heel gewoon Golf heette.



Dat het een bijzondere ochtend gaat worden is al duidelijk wanneer we, onderweg naar onze afspraak, een truck met oplegger van VW-dealer Van Bennekom passeren. Daarop staan drie VW Golfs Type I te schitteren, net als wij onderweg naar Tiel, alwaar nummer vier van het kwartet, Alex Janssen, eigenaar van de witte GTI, al staat te wachten. Doen ze bij VW Outlaws niet moeilijk over, eventjes een oplegger regelen om drie van de vier kandidaten in stijl naar de fotohoot te transporteren. Handig dat één van de clubleden, Robert Jan van Bennekom, dit gele gevaarte als zijn bedrijfsauto mag beschouwen. Heel toepasselijk is zijn andere vervoer eveneens geel, zij het wat kleiner van formaat... Maar de toon is gezet. Als deze heren wat doen, doen ze het grondig en in stijl. Het beste bewijs daarvoor vormt hun gezamenlijke hobby: het restaureren, tunen en vooral rijden van de VW Golf Type I. De andere twee Outlaws zijn Hans Bijsterbosch, eigenaar van de ultralage rode Golf en Bert Jan Hogeboom, bezitter van de zilvergrijze race-VW.

DE WITTE

De brutaalste van het stel moet - afgaande op het grote 'hart' - wel de hagelwitte Golf van Alex Janssen zijn. De origineel Nederlandse GTI is geboren in 1982 en in 1998 aan zijn tweede jeugd begonnen, met een complete restauratie. De originele 8V-motor heeft Alex vervangen door een door Van Kronenburg Motorentechniek geprepareerde zestienklepper. De cilinderinhoud is vergroot naar 1,9 liter. Sloten brandstof worden aangevoerd door de 45 mm Weber carburateurs. De cilinderkop is grondig bewerkt en voorzien van snelle nokkassen. De oorspronkelijk hydraulische klepstoters zijn vervangen door mecha-

nische exemplaren. Geen overbodige luxe bij de toerentallen die dit vlamapparaat haalt. Uiteraard zijn overmaatse zuigers geplaatst, evenals sterkere drijfstanden. De krukas is uitgebalanceerd voor een trillingsvrije loop. De drukgroep is verzaard en het vlieg wiel afgedraaid, dit om sneller op toeren te komen. Een 210 mm Sachs sportkoppeling verzorgt het contact tussen de krukas en de vijfbak met K-Tech schakelmechanisme. Dankzij een sperdifferentieel brengen de voorwielen het vermogen nog effectiever op het asfalt.

HET MOTORKLIMAAT wordt beheerst met een grotere radiator en een externe oliekoeler. Tot de In Car Entertainment rekent Alex naast de gorgelende Webers ook het full race Supersprint Groep A uitlaatsysteem, met spaghettispruitstuk. 'Overbodige' ballast als ruitensproeierreservoir, accu, allerlei bedrading en een koelvoelstofreservoir zijn zoveel mogelijk uit de motorruimte verwijderd. Op de vermogensbank leverde de motor 192 pk en 224 Nm bij 6.000 tpm. Niet gek voor een niet extreem grote atmosferische viercilinder! 'Omdat het blok echter nog niet ingereden was, is Van Kronenburg niet verder gegaan dan 6.000 tpm, terwijl de motor zo'n 8.000 tpm haalt. Er zit dus nog wel wat extra in,' aldus Alex.

De Golf maakt zich letterlijk megabreed met de spoorverbreeders, waarmee de BBS RS001 driedelige 15" wielen extreem ver naar buiten zijn gezet. Dit in combinatie met de eindeloze verlagings met een H&R schroefset maakte wel het uitkloppen van alle wielkasten noodzakelijk. De BBS-en zijn optisch compleet aangepast door Arjan Joostema, die naast voorzitter van VW Outlaws ook eigenaar is van JPS Works of Art (www.jps-worksart.nl). Arjan heeft het bewerken van de wielen onder alle vier

de gefotografeerde Golfjes voor rekening genomen. In het geval van Alex bestonden de werkzaamheden uit het zwart spuiten van het hart, het polijsten van de randen en het verchromen van de boutjes.

HET VERNIETIGEN van de snelheid wordt overgelaten aan Scirocco 16V-remmen rondom, met gewapende remslangen. De rubbers in de draagarmen en achteras zijn vervangen door extra stijf spul. Stabilisatorstangen van Eibach voor en achter maken de Golf qua weggedrag nog kartachtiger. Alex heeft de wat hem betreft tijdloze lijnen van de carrosserie intact gelaten. De voorspoiler is afkomstig van een Golf CL, het schuif/kanteldak komt uit een Passat. Een sleutel komt er niet meer aan te pas bij deze Golf, want alle sloten zijn verwijderd, net trouwens als de logo's en de ruitensproeierreservoir. De verlichting rondom is afkomstig van InPro. Alex controleert zijn kleine gifkikker vanuit met leer beklede en elektrisch verstelbare Recaro kuipstoelen. De onvermijdelijke meters voor oliedruk, Voltage en olietemperatuur zijn natuurlijk van VDO. Dat Alex ondanks het radicale karakter van zijn GTI niet helemaal zonder luxe door het leven wil gaan, bewijst de elektrische bediening voor de vensters.

DE WIJNRODE

Heilig zijn de letters GTI niet voor de fijnproevers van VW Outlaws. De wijnrode Type I van Hans Bijsterbosch is voorzien van een gewone 1.600-motor. 'Het gaat ook niet om zoveel mogelijk vermogen, maar eerder om de beleving,' is zijn overtuiging. Hans heeft zijn 'Einser' uit 1980 al zes jaar. Zijn Golf is misschien niet de snelste van het stel, maar wel de laagste! Dat betekent meteen dat hij

niet zonder hulp van planken en balken de oplegger afkomt, maar wie mooi wil zijn... De Weitec schroefset staat dan ook tot de laatste winding omlaag geschroefd. Het chassis moest wel aangepast worden om de extreme verlagings mogelijk te maken. Hierdoor liggen de gerestaureerde BBS RM (v/a 6,5J/7,5J) wielen lekker knus in de wielkasten. JPS is weer verantwoordelijk voor het poedercoaten van de harten en het polijsten van de velgranden. De lak op de Type I van Hans, die doet denken aan een bloedrode zonsongang, is origineel VW. De carrosserie is rondom gesierd met verchromde strips, die ook in de grille terug te vinden zijn. De achterklep is grondig gecleand.

ZEER ZELDZAAM en heerlijk *period* zijn de Happich klappaampjes achter. Hans' bijdrage aan het terugdringen van het aantal auto-inbraken zijn de Audi 80 deurklinken, zonder sloten. Voor het gemak is centrale deurvergrendeling ingebouwd. De verlichting is compleet aangepakt, met heldere kruiskoplampen, heldere knipperaars en zwarte achterlichten. De Groep A uitlaat is een neppert maar daarom niet minder mooi. De tankdop is netjes gepolijst. De tand des tijds heeft weinig effect gehad op het interieur, dat nog helemaal standaard is. Behalve het dashboard dan. Dat is zelfs nog ouder dan het origineel! Het is afkomstig uit een Type I van voor 1980. Hoewel de audio hypermodern is, met bijdragen van Pioneer, Infinity, Lanzar, Peer en een iPod is dit alles lekker *old school* ingebouwd. Met een bouwjaar van 1983 is de Type I van Hans trouwens nog een jong ding, vergeleken met zijn andere project: een T1 spijlbus uit 1966. 'Luchtgekoelde VW's worden weer populair,' weet hij. De T1 wacht eveneens een ingrijpende restauratie.

DE ZILVERGRIJZE

Net af is de zilvergrijze race-Golf uit 1982 van Bert Jan Hogeboom, Bert-Jan heeft een duidelijke mening over de Type I: 'Als VW-monteur durf ik wel te zeggen dat dit de beste Golf is. De techniek is simpel maar doeltreffend, eigenlijk is het een hele prestatie dat er nog zoveel in prima staat rondrijden. Niet alleen wat techniek betreft is dit de beste Golf, maar ook het concept is perfect: een laag gewicht en naar verhouding veel vermogen. Dikke pret dus!'

De funfactor van de GTI van Bert Jan is nog ingrijpend verhoogd na een intensief dieet. De Golf is ontdaan van zijn bekleding, achterbank en originele stoelen. In plaats daarvan is een set Recaro's gemonteerd met driepuntsriemen. Gestuurd wordt met een driespaaks stuurwiel. Een bijzonder detail zijn de deurpanelen. Die heeft Bert Jan vervaardigd uit 4 mm MDF, waarna ze slijk pianozwart zijn gespoten. Voor een rotsvaste wegligging zorgt de H&R



DE OER-GTI VAN ALEX MAAKT ZICH EXTREEM BREED MET DE UITGEKLOPTE WIELKASTEN.



DE WEITEC SCHROEFSET STAAT OP ZIJN ALLERLAAGST, DE HAPPICH KLAPRAAMPJES ACHTER ZIJN ZEER ZELDZAAM.



MET EEN GROEP A UITLAATSTEEEM IS IEDERE POGING TOT HET BELUISTEREN VAN AUDIO BIJ VOORBAAT ZINLOOS.



DE CARROSSERIE VAN DE '83-ER VAN HANS IS OP DETAILS Aangepast, ZOALS DE VERCHROOMDE SIERSTRIPS LATEN ZIEN. DE LAK IS DE ORIGINELE KLEUR.



ORIGINEEL INTERIEUR, BEHALVE HET DASHBOARD, DAT VAN VOOR 1980 IS.



MAGISTRAAL MOOI K-TECH SCHAKELMECHANISME EN ELEKTRISCHE VERSTELBARE RECARO'S.



DE 1,9 LITER VAN KRONENBURG MOTOR MET 45 MM WEBERS LEVERT MINIMAAL 192 PK.

MODIFICATIES
VW Golf I GTI - Alex Janssen

Motor
1,9 16V Van Kronenburg
Onderblok opgeboord
Speciale zuigers
Krukas gebalanceerd
Sterkere drijfstangen
Cilinderkop bewerkt
Mechanische klepstoters
45 mm Weber carbs
Grotere radiator
Externe oliekoeler
Supersprint Groep A
Verzwaarde drukgroep
Afgedraaid vliegwiel
Sachs 210 mm koppeling
192 pk/224 Nm@6.000 tpm

Onderstel
H&R schroefset
Spoorverbreeders
Eibach stabilisatoren
Dubweiser veerpootbrug achter
Polyurethaan rubbers
BBS RS001
Toyo T1R 195/45 - 15
Scirocco 16V remmen

Carrosserie
Uitgeklopte wielkasten
Golf CL frontspoiler
Passat schuif/kanteldak
Slotloze deurgrepen
Emblemen/wisser achter verw.
InPro koplampen
InPro achterlichten

Interieur
Recaro sportstoelen
K-Tech schakelmechaniek
Elektrische ramen
VDO meters

MODIFICATIES
VW Golf I 1.6 - Hans Bijsterbosch

Motor
1.600 cc
Groep A-look uitlaat

Onderstel
Weitec schroefset
BBS RM
Bridgestone Potenza 165/50 - 15

Carrosserie
Strakke achterklep
Happich klapramen
Audi 80 deurklinken
Centrale vergrendeling
Verchroomde sierstrips
Gepolijste tankdop
Heldere koplampen
Zwarte achterlichten
Heldere knipperlichten

Interieur
Pre-1980 dashboard
Pioneer headunit
Infinity Kappa versterker
Pioneer composet
Lanzar speakers
Peer subwoofer

schroefset. Op de vooras zitten gegroefde Brembo remschijven, die gebeten worden door de originele remklauwen. De achterstoppers komen van een Type II GTI. Ook bij deze auto driedelige 15" BBS wielen, waarvan de randen en de naafdoppen zijn gepolijst. De originele GTI-motor is in zijn geheel vervangen door een 1.8 16V met 139 pk uit een Type II GTI. Het inlaatspruitstuk en het klepdeksel zijn gepolijst. Het uitlaatsysteem is

een mix van verschillende componenten, met een 4-in-1 spruitstuk, een 50 mm vrije pijp en een EPS einddemper.

ZWAKKE PLEKKEN heeft een Golf I niet veel, op enkele punten in de carrosserie en het chassis na, zoals de kokerbalken en de schermen onderaan de voorruit. De carrosserie van de Golf van Bert Jan is dan ook volledig gestript geweest en waar nodig grondig

gerenoveerd. Daarna is de auto helemaal in satijnzilver is gespoten, een Golf IV-kleur. Om de racelook alu tankdop perfect in het achterscherm te kunnen verzinken, heeft Bert Jan een achterscherm van een Renault Clio gebruikt om de vulopening in te plaatsen. Hoewel hij de VW al zeven jaar heeft, heeft Bert Jan de auto het afgelopen jaar pas echt afgebouwd. Nou ja, af... Wanneer de auto's tijdens het fotograferen verzet moeten wor-





DE EPS EINDDEMPER KLINKT BIJ GAS LOSSEN ALS EEN MITRAILLEUR.



DE PORSCHE 928-WIELEN ZIJN PASSEND GEMAAKT MET ADAPTER-PLATEN, DIE OOK METEEN DE SPOORBREEDTE VERGROTEN.



NUL PROCENT COMFORT, HONDERD PROCENT PLEZIER. DE DEURPANELEN ZIJN VAN MDF GEMAAKT.



DE ZO GOED ALS STANDAARD-CARROSSERIE VAN DE GTI VAN BERT JAN IS SJKIE SATIJNZILVER GESPOTEN.



MODIFICATIES
VW Golf I GTI - Bert Jan Hogeboom

Motor
1.8 16V KR-motor
Spaghettispruitstuk
50 mm vrije pijp
EPS einddemper

Onderstel
H&R schroefset
BBS wielen
Brembo remschijven
Type II GTI remmen achter

Carrosserie
Racelook tankdop
Satijnzilver lak

Interieur
Compleet gestript
Recaro kuipstoelen
Driepunts gordels
Zelfgemaakte deurpanelen

DE 1.8 16V KR-MOTOR UIT EEN TYPE II GTI LEVERT STANDAARD 139 PK.



MODIFICATIES
VW Golf I GTI - Robert Jan van Bennekom

Motor
1.8 16V Scirocco-motor
Vrij uitlaatsysteem
Powersprint Groep A eindd.
Golf Cabrio 1.8 brandstoftank
Zwaardere brandstofpomp

Onderstel
FK schroefset
Type II achteras
Scirocco ophanging
16" Porsche 928 wielen
195/40 - 16 Dunlop SP9000

Carrosserie
Compleet gerestaureerd
Porsche 944 deurklinken
Kruisoplampen
Rode achterlichten
Raidgelb carrosseriekleur

Interieur
'81-er dashboard
'76-er interieur
Nieuwe hemel
Spucknapf-stuur
'76-er pook



DE GOLF VAN ROBERT JAN IS COMPLEET GERESTAUREERD EN IN VW RAIDGELB GESPOTEN, EEN LAKKLEUR UIT 1976.



HET SCIROCCO 1.8 16V-BLOK ADEMT VRIJ DOOR EEN ENKELE LANGE PIJP MET EEN POWER-SPRINT EINDDEMPER.



HET INTERIEUR IS ZO OUD ALS HET MAAR ZIJN KAN, UIT EEN 1976 GOLF, NET ALS HET STUUR EN DE POOK.



den, laat zijn GTI niets meer horen dan een droge klik van de startmotor. De oorzaak is tweeledig: de accu is naar de kofferbak verplaatst en de voedingskabel is nog niet op lengte gemaakt, wat de nodige extra weerstand oplevert. Daarnaast is de compressie eigenlijk te hoog voor de originele startmotor. Maar met een duwtje in de rug van zijn mede-Outlaws komt ook deze GTI brullend tot leven. Wat Bert Jan betreft, verhoogt dit soort eigen-

aardigheden het rijplezier alleen maar.

DE GELE

Tijdens de restauratie bouwde Robert Jan van Bennekom een soort haat-liefdeverhouding op met zijn 'Raidgelb' Golf uit 1983. De koets was op sommige plekken compleet verrot, dus is alles gestript en ieder stukje aangetast plaatwerk vernieuwd. Vervolgens is de carrosserie in het klassieke Raidgelb gespoten, een VW-kleur uit 1976. Raamrubbers, portierrubbers, de bumpers en sierlijstjes, alles is nieuw en ademt de geur van een VW-showroom anno 1983. De verchromde deurgrepen komen uit een Porsche 944 Turbo. De wielen horen eigenlijk onder een Porsche 928. De 16" kunstwerken zijn zijdeglans zwart gespoten, waarna een klein randje van de velg is afgedraaid en gepolijst. Monteren ging niet

zonder adapterplaten om de steek te corrigeren, die platen zijn vóór 30 mm en achter 40 mm dik. De wielophanging is een mix van lichaamsdelen van een Golf Type II en een Scirocco. Zaken als achteras, draagarmen en remklauwen zijn gereviseerd, gestraald en gepoedercoat. De schroefset komt van FK. Op de achteras zijn de originele trommelremmen vervangen door schijfremmen. Zaken als rem- en brandstofleidingen zijn allemaal vernieuwd.

DE BRANDSTOFTANK komt onder een Golf Cabriolet 1.8 vandaan, dit in verband met de retourleidingen van de nieuwe motor. Het originele blok is vervangen door een 1.8 16V uit een Scirocco II. Om de motor in te passen moesten onder meer motorsteunen, stuurhuis en schakelmechanisme aangepast worden. Ook moest er plek worden gevonden voor de grotere radiator. Motor en motorruimte zijn nog lang niet af overigens. Het uitlaatsysteem wilde Robert Jan zo simpel mogelijk houden: een rechte pijp van voor naar achter met een volledig vrije doortocht voor de uitlaatgassen, tot aan de Powersprint Groep A einddemper. Die maakt ook meteen iedere andere vorm van geluid overbodig. Het interieur herbergt enkele verrassingen, zoals het 'Spucknapf' (spuugbakje) stuur uit de allereerste Golf GTI. Ook honderd procent authentiek is de versnellingspook, die Robert

wilde Robert Jan zo simpel mogelijk houden: een rechte pijp van voor naar achter met een volledig vrije doortocht voor de uitlaatgassen, tot aan de Powersprint Groep A einddemper. Die maakt ook meteen iedere andere vorm van geluid overbodig. Het interieur herbergt enkele verrassingen, zoals het 'Spucknapf' (spuugbakje) stuur uit de allereerste Golf GTI. Ook honderd procent authentiek is de versnellingspook, die Robert

WEBSITES
www.vwoutlaws.nl, www.jps-worksofart.nl.



" Het is de eerste Golf, dat maakt hem al bijzonder. De hoekige lijnen zijn tijdloos, het rijden is een belevenis. "

Jan nieuw in de doos wist te bemachtigen. Door de verse leren bekleding valt het niet op, maar het hele interieur is afkomstig uit een '76-er Golf, waar ook nog eens een mechanisch gordelpakket in zat. De hemel is helemaal nieuw en perfect op maat gemaakt. Het dashboard is juist weer oud:

dat komt uit een Golf uit 1981. 'Eigenlijk een goedkopere uitvoering, maar het staat wel lekker oud,' vindt Robert Jan.

WAT DE OER-GOLF nu zo interessant maakt, is voor de vier VW Outlaws simpel. 'Het is de eerste Golf, dat maakt



hem al bijzonder. De hoekige lijnen zijn tijdloos, het rijden is een belevenis. Het rammelen, kraken, trillen, het hoort er allemaal bij,' vindt Alex. 'Bij mij trilt er anders niks,' haast Robert Jan zich te zeggen. 'En bij mij trilt alles!' roept Hans. Ondertussen valt er bij Bert Jan weer

eventjes alleen een droge klik te horen wanneer hij zijn zestienklepper aan de praat probeert te brengen. Bij de vierde poging slaat de motor toch brullend aan. 'Had je niet gedacht hè?' glimlacht hij. Ach, eigenlijk wel...

