

De Golf III van Arno klinkt als een combinatie van een racewagen en een straalvliegtuig



De bumper is nog redelijk origineel, maar de gigantische intercooler is duidelijk niet af fabriek gemonteerd.



Links op de A-stijl is ruimte voor een turbodrukmeter.

GeluidsGolf

Wie aan tuning denkt, denkt aan Golfjes. Vaak oude, afgetrapte Golfjes die in hun laatste levensfase behangen worden met gigavelgen, allerlei spoilers en ander plastic spul. Zo'n Golfje moet er dan vervaarlijk snel uitzien, maar vaak kijk je naar zo'n auto en hoor je het arme ding bijna smeken om uit zijn lijden verlost te worden. Arno Budding (30) voldoet bepaald niet aan dat stereotype beeld. Dat besef je zodra hij wegrijdt. Houd dan wel je oren dicht!

Tekst Dennis van Loenhout, foto's Fons Klappe

Stereotype", lacht Arno, "ja, ik kan begrijpen dat mensen dat denken als ze me zien. Maar dat is meestal snel afgelopen wanneer ik de beste en snelste auto's het snot voor de ogen rijdt. Iedereen denkt dat een Golfje dat niet kan. Mijn baas dacht dat ook, tot ik zijn Porsche 911 Carrera voorbijvloog alsof-ie stilstond." De - op 't eerste gezicht niet eens extreem aangepakte - Golf III van Arno klinkt als een

combinatie van 'n racewagen en een straalvliegtuig. Zuigende en snuivende geluiden vergezeld van een hard en langgerekt 'woosh', dat is het ongeveer. Via de voorwielen van deze Golf wordt maar liefst 402 pk op het asfalt afgevuurd. De techniek werkt hier dus op de limiet. Althans, dat zou je denken. "Maar ik heb met deze auto nog nooit problemen gehad", merkt Arno op. Vanaf zijn 18e is hij al zo'n beetje besmet

met het Golf-virus. Een aantal exemplaren versleet hij al voor deze VR6 zijn intrede deed. "In de tussentijd heb ik ook nog een Subaru Impreza gehad. Toen ik die kocht, dacht ik: nu heb ik dé auto!" Tot ik een rotonde nam. Toen dacht ik: verkopen! Heb ik toen ook meteen gedaan. Ik kocht gelijk weer een Golf II, maar die gaf ook problemen. Toen kwam deze op mijn pad."

Bijzondere kras

Arno kocht de Golf vrijwel helemaal in de huidige staat. Er was dus al 't nodige werk aan verricht. "Maar toch was hij het toen nét niet", zegt Arno, "ik heb dus wat dingen geperfectioneerd. Zo heb ik de auto opnieuw gespoten, nu zit-ie perfect in de lak." De buitenkant van de Golf is - zij het subtiel - aangepast. De bumpers zijn van VW, maar gecleand. De originele achterlichtunits zijn vervangen door heldere exemplaren en er zijn nieuwe spiegels geplaatst. "Ik wil de auto graag nog een

beetje origineel houden, het uiterlijk hoeft voor mij niet zo extreem. Sterker nog, tot voor kort had ik een Golf CL-typeplaatje op de achterkant gemonteerd", lacht Arno. Motorisch is er héél veel veranderd. Arno haalt 'ns diep adem en begint te vertellen: "Er zit een Garrett T3-turbo in met 400 cc injectors en een luchtmassameter met een groter bereik. Ook het motormanagement is aangepast en is er een turbodrukregventiel uit de Audi TT geplaatst. "Ik moet de jongens van VR6specialist bedanken, die hebben heel veel goed werk aan mijn auto gedaan. Het voordeel van het systeem is dat de chip alles regelt en er bijvoorbeeld geen aanpassing aan de kabelboom nodig was. Dit systeem kent twee stages waarvan ik nu op stage 2 rijdt. Op stage 1 is een vermogen tot ongeveer 650 pk mogelijk, maar dan moeten de zuigers en drijfstenen eerst verstevigd worden. De remmen zijn ook aangepast, ik rij nu met de remmen van een Audi TT", vertelt Arno, "Hoe dat



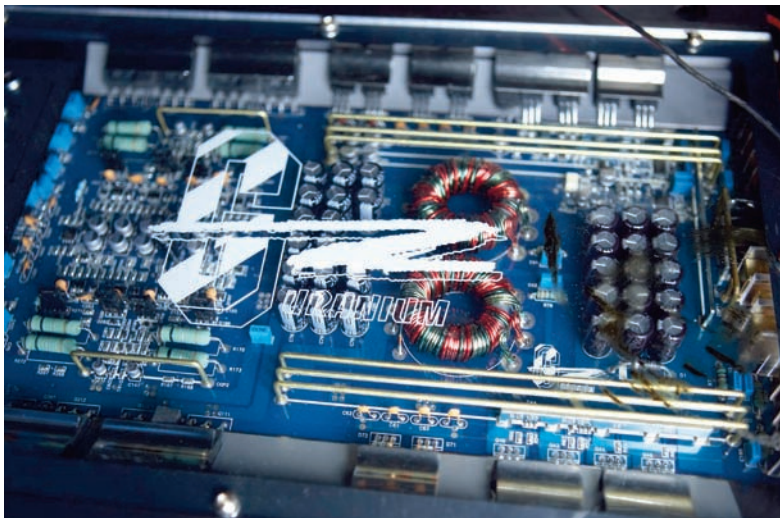
Onder de kap van Arno's Golf III glimmen de onderdelen je tegemoet.



Een beschadiging met grote emotionele waarde op het wiel.



Andere achterlichten en andere wielen; verder lijkt het net een gewone Golf.



rijdt? Kicken! Als je gas geeft, lijkt er in eerste instantie niks te gebeuren, maar als de turbo op stoom komt, kun je het stuur maar beter goed vasthouden." Er is nog één aanpassing niet besproken. De wielen. Onder de Golf liggen 17-inch ATP-wielen. Opvallend is dat er linksvoor een lelijke kras op de velg zit. "Dat klopt", vertelt Arno, "mijn moeder werd vorig jaar ziek;

ze kreeg een acute alvleesklierontsteking. Op een keer moest ik haar 's nachts naar het ziekenhuis brengen en toen ik thuiskwam, raakte ik tijdens het parkeren de stoerprand. Zes weken later is mijn moeder overleden. Dit is de laatste auto die ze van me gekend heeft en ze vond 'm prachtig. Dat wiel wordt dus niet gerepareerd, die kras heeft een speciale betekenis." ■

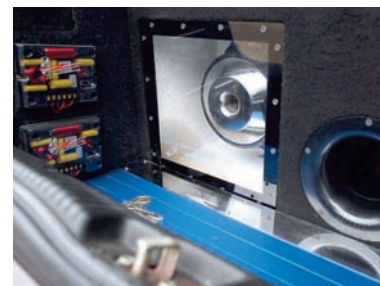
Technische gegevens

Motor	V6 met turbo, 2.792 cc
Max. vermogen	standaard 128kW/ 174 pk, nu 300 kW/ 402 pk
Max. koppel	standaard 235 Nm, nu circa 580 Nm
Aandrijving	voorwielen via 5-bak
Remmen v/a	schijven rondom
Bandenmaat voor	205/50R17
Gewicht	1.177 kg
0-100 km/h	circa 4,0 s
Topsnelheid	circa 290 km/h
Verbruik gem.*	circa 7,0 l/100 km
Tankinhoud	55 liter
Nieuw prijs 1996	€ 27.361

* = fabrieksopgave



Shift-lights zorgen ervoor dat Arno zijn dure blok niet opblaast tijdens de o-zo-leuke sprintjes.



In een auto als deze hoort natuurlijk een goede muzikinstallatie. Arno heeft een composet van Ground Zero met een 2-kanaals monoblock-versterker. Eh, juist...



Wist u dat?

- ... De Golf al sinds 1974 op de markt is?
- ... De Golf de opvolger was van de VW Kever?
- ... Er sinds 1974 ruim 25 miljoen Golfjes verkocht zijn?
- ... De Golf GTI die in 1976 geïntroduceerd werd de eerste 'hot hatch' was?
- ... Joseph Ratzinger een Golf IV heeft gehad, die hij in 2005 verkocht kort voordat hij gekozen werd tot de nieuwe Paus?
- ... De Golf de derde bestverkochte auto ter wereld is?
- ... De Golf I en Golf V in Amerika 'VW Rabbit' heten?
- ... Golfjes echt razend populair zijn onder 'tunende' jongeren?
- ... Volkswagen vorig jaar een studiemodel van de Golf V introduceerde met een 6-liter W12 motor met 650 pk?

Bekijk de video!

Wilt u onze videobeelden van de auto in dit artikel bekijken?
Ga dan naar www.autoweek.tv.