

Familiestuk



Gilbert Stoové is al vele jaren gelukkig met de Golf die hij heeft overgenomen van zijn vader. Met echtgenote en kinderen reisde hij er heel Europa mee door.

AL ACHTENTWINTIG JAAR IS DE FAMILIE STOOVÉ VOLKSWAGEN-ENTHOUSIAST. MAAR DAT KOMT MEER VOOR. MINDER GEBRUIKELIJK IS DAT MEN EEN AUTO DIE EENMAAL IS AANGESCHAFT OOK LANGDURIG TROUW BLIJFT. NEEM HET ONDERWERP VAN DIT ARTIKEL, EEN GOLF II, DOOR OPA HENK NIEUW GEKOCHT IN 1988 EN INMIDDELS AL WEER GERUIME TIJD IN GEBRUIK BIJ DE VOLGENDE GENERATIE STOOVÉ. DE STAAT? 'ALIVE AND KICKING' NATUURLIJK!

TEKST: RALPH STOOVÉ – FOTOGRAFIE: GERT TE LINTELO

De Golf kan in het normale verkeer nog steeds goed meekomen. Volgens de fabriek bedraagt de topsnelheid 164 km/u, terwijl de sprint naar de honderd 13,5 sec kost.

Het zal weinig verbazing opwekken dat ook de voorganger van de Golf een auto van hetzelfde merk en type was. Nou ja, het was een Golf I, in 1981 door opa aangeschaft. Er was voor de gepensioneerde VW-enthousiast geen andere optie dan een nieuwe Golf. Dat betekende niet dat hij vol lof was over zijn aankoop. Zijn mening over de dikkere middenconsole en het, in vergelijking met de Golf I, minder goede zicht rondom

stak hij niet onder stoelen of banken. De betrouwbaarheid en de kwaliteit waren de belangrijkste redenen om het merk trouw te blijven. Net als bij zijn vorige twee auto's koos hij voor zilvergrijze lak. Simpelweg omdat deze lak bekend stond als de hardste. Het jaarlijkse ritueel van bodem tectyleren en holle ruimtes met was behandelen, zorgen er anno 2009 voor dat de bodem nog steeds keihard is.

WE HEBBEN TE maken met een Golf CL, die niet alleen een 1.6 motor heeft, maar ook wat chiquer is uitgevoerd dan een standaard exemplaar. Verwacht daar echter niet te veel van. Het kwam er op neer dat je de spiegels van binnenuit met de hand kunt bedienen en dat er een chroomstripje was aangebracht over de breedte van het interieur. Luxe was dus bij aanschaf duidelijk van ondergeschikt belang. Dat had ook te maken met de enigszins

conservatieve houding van de koper. 'Wat er niet op zit, kan ook niet kapot', was een van zijn verklaringen. Een achterrautewisser was ook standaard. Verder zien we knalhard plastic en grote knoppen, die zich overigens door hun formaat wel eenvoudig laten bedienen. Door de logische plaatsing vind je ze bovendien 'blind'. Een radio? Welneen, het originele afdekplaatje zit nog steeds op de plek! Elektrische bediende ramen en een toerenteller? Nee



1 | VW-kwaliteit: na meer dan 200.000 kilometer maakt het interieur nog steeds een frisse indruk. De uitrusting is ondanks de toevoeging 'CL' ehhh... sober. 2 | De Golf II heeft standaard 13" stalen wielen met een strak design. Omdat de lak er wat af begon te bladderen, is vorig jaar besloten om er toch maar wielschijven op te drukken. 3 | Uit de optiecatalogus: 'kuipjes' achter de deurgrepen om nagelkrassen te voorkomen. 4 | De motorruimte verkeert niet in concoursstaat, maar alles functioneert nog uitstekend. VW belooft voor de 1.6 motor 72 pk/53 kW, in de jaren tachtig een keurige waarde. 5 | De dealersticker vertoont enig patina...



hoor... Raamslingers en een grote analoge klok. Druk-op-de-knop ramen kon je wel aankruisen op het bestelformulier, maar je weet inmiddels hoe opa Stoové dacht over 'moderne' vindingen: wat er niet op zit... Bovendien vond hij zwengels veiliger als je te water raakt.

De snel voortschrijdende techniek werd door opa dus niet zo hoog ingeschat... Verbaasd dat hij ook niets had met 'moderne' betalingsmethoden? Een zak geld konden ze krijgen! De 27.824 ouderwetse keiharde guldens werden tot op de cent afgepast afgeteld op de balie. Boter bij de vis! Uiteindelijk is de auto, na het overlijden van de grootvader, in september 1995 overgegaan op zoon Gilbert, die de Golf nog altijd in bezit heeft. De overname was trouwens niet alleen een emotionele kwestie: Stoové junior had opgroeiende kinderen, waardoor de Audi 50 – ook van opa geweest – voor familietransport te klein werd.

DE MOTOR IS ER nog een van de oude stempel. Gewoon vier cilinders op een rij, dwarsgeplaatst, met een inhoud van 1,6 liter en 2 kleppen per cilinder en een carburateur voor de juiste verhouding tussen benzine en lucht. Het vermogen van 72 pk is gezien het gewicht van 825 kg ruim voldoende. In de stad voelt de VW zelfs behoorlijk vlot aan. Het motortje loopt ondanks zijn leeftijd en km-stand van 205.500 nog altijd lekker soepel.

Een handgeschakelde vierversnellingsbak was midden jaren tachtig nog heel gebruikelijk. Een nadeel van slechts vier versnellingen is het nogal hoge toerental bij snelwegtempo en het bijbehorende motorgeluid en hogere verbruik. Anderzijds, met gemiddeld 1 op 12 tot 1 op 14 hebben we hier ook naar huidige normen niet met een grootverbruiker te maken.

Simpele techniek dus, helemaal naar de zin van opa. Dat er technisch inderdaad weinig aan kapot kan gaan, dat heeft de auto gedurende 21 jaar wel bewezen.

Pas de laatste vier jaren is er bij het onderhoud wat gericht gekeken naar noodzaak. Al die andere jaren is de auto keurig bij de VW-dealer onderhouden, getuige de stempels in het instruc-

tie- en onderhoudsboekje. De auto werd toen ook veel intensiever gebruikt. Naast het geregistreerde dealeronderhoud hield opa vanaf dag één een (zelf gefabriceerd!!!) logboek bij met het verbruik, het aantal getankte liters, de km-stand met datum en het bedrag. Dat gedurende alle 17.373 door hem zelf verreden kilometers.

NA RUIM TWEE decennia zijn er uiteraard wel wat gebruikssporen, maar over het geheel genomen ziet de VW er prima uit. Er zijn ook geen rare rammeltjes of loshangende onderdelen. De huidige eigenaar vertelt met teleurstelling op zijn gezicht dat er laatst een klein krasje is bijgekomen bij het tankdeksel. 'Vermoedelijk van een postbezorger die per se met zijn fiets tot aan de voordeur langs de auto wilde komen. Je doet er weinig aan, maar ik kan er wel behoorlijk van balen.'

Structurele problemen zijn er nooit geweest. 'Alleen het metertje van de koelvloeistoftemperatuur doet het soms wel en soms niet', aldus de eigenaar. 'Zowel mijn vader als ik hebben er wel eens naar laten kijken, maar vreemd genoeg komt het euvel steeds weer terug.'

Nu de VW minder kilometers maakt, is het volgens de eigenaar niet meer noodzakelijk om hem elk jaar een grote beurt te geven. Er wordt gericht gekeken naar wat noodzakelijk is. De Golf wordt echter niet verwaarloosd, want hij moet het wél goed blijven doen. Is er iets versleten, wordt het vervangen. Zodra wat langere ritten gepland staan, wordt het onderhoud extra kritisch onder de loep genomen.

'DIT JAAR STAAT de distributieriem op het lijstje en eigenlijk moet de carburateur vervangen worden, want die laat vooral in de winter duidelijk merken dat zijn beste tijd er nu wel op zit', aldus Gilbert Stoové. 'De motor loopt in koude toestand nogal slecht. Flinkke rookpluimen erachter en de eerste paar kilometer hevig spetterend. Om het enigszins op te vangen ging ik steeds meer gas geven en dat kan met een koude motor nooit de bedoeling

zijn. Ik heb hem wel eventjes geknepen. Ik was bang dat ik 'm kon afschrijven. Je weet het bij zo'n oude auto immers maar nooit...'. De meeste onderdelen zijn nog nieuw te bestellen bij de dealer. 'Originaliteitsfanaten zullen het niet graag horen, maar als iets niet meer leverbaar is, dan is er vaak wel een onderdeel van een nieuwere of andere VW dat gewoon past. Ook is soms creatief kosten besparen mogelijk. Neem de dure homokineet linksvoor, die een jaar of drie geleden rare geluiden begon te maken. De garage had een ingenieuze ingeving en wisselde de homokineten links- en rechtsvoor om, waarmee het probleem was opgelost. De veiligheid kwam ook niet in het gedrang, want je rijdt immers achteruit niet zo hard zal rijden als vooruit.' (Red: we nemen geen enkele verantwoordelijkheid voor deze uitspraak...)

Tweedehands onderdelen zijn er volop, Gilbert Stoové noemt hier Golfparts in Stolwijk. En dan is er nog de onvolprezen ouderwetse sloop... Eh sorry, autodemontagebedrijf.

HET GING TROUWENS bij het vervangen lang niet altijd om slijtagedelen. Bij de eerste eigenaar is de auto voor de deur maar liefst drie keer beschadigd. Het begon met een 'hit and run'. De schade werd gelukkig vanuit het waarborgfonds betaald. Een tijdje later was er een 'kettingbotsing' in een parkeervak. Een dame die de macht over het stuur (en/of de rem) was verloren, boorde haar auto in minimaal twee andere auto's, voor ze tot stilstand kwam. Het resultaat bij de Golf: een volledig vermorzelde linkervoorkant. Nieuwe schermen en andere plaatdelen maakten de auto weer als nieuw. De derde schade was een aparte... Opa kwam 's ochtends vroeg bij zijn auto en zag dat een van de zijruiten aan diggelen lag. Vreemd genoeg lag het meeste glas naast de Golf. Toch wist hij zeker dat hij de vorige dag geen lifters in de VW had achtergelaten... Een inspectierondje verklaarde alles. Aan de andere kant van de auto zat een klein rond gaatje in de zijruit. De auto was beschoten... Had de schutter misschien een hekel aan Volkswagens?

GILBERT STOOVÉ IS een liefhebber van autovakanties. Zo is de

VW in zestien landen geweest. Tijdens een reis naar Spanje en Andorra legde de Golf in drie weken tijd ruim zesduizend kilometer af. Helaas ging dat niet helemaal zonder kleerscheuren. Op een bewaakte parkeerplaats nota bene werd de auto opengebroken en compleet overhoop gehaald. De buit: een zaklantaarn en een flesje wijn. Zo houden zelfs dieven de naam van Frans en als wijnliefhebbers hoog. De schade bleef gelukkig beperkt tot het portierslot.

Tijdens een trektocht door Scandinavië ontpopte de Golf zich op een grindweggetje bij een Noors fjord meer als een koppige ezelt dan als een voertuig met paardenkrachten. De weg was moeilijk begaanbaar en werd aan weerskanten ingesloten door grote keien. Toen een van die keien verschoof, verzakte het grind en stond de auto hopeloos vast. Hoe meer gas en hoe meer geduw en gesjor, des te meer de auto zich ingroef. Daar stond de familie Stoové, in 'the middle of nowhere'. Gelukkig bleek er een camping in de buurt te zijn die te voet bereikbaar was. Niemand die daar een verstaanbare taal sprak, maar dan heb je altijd nog handen en voeten. Na een mislukte poging met een Mercedes lukte het uiteindelijk de Golf te bevrijden met een terreinwagen. Leuk, dit soort belevenissen – vele jaren later, om erover te vertellen...

DE MEESTE VAKANTIES zijn echter in Nederland doorgebracht. Als voormalige vaste gasten op *Landgoed & Kastelen*-camping Quadenoord bij Renkum, werden (en zelfs worden) de Golfjes van de familie Stoové immer herkend. Met een vouwwagen en een heel tentenkamp om het gezin te herbergen zijn er meer dan tien zomervakanties doorgebracht in dit schitterende bos. Op sommige momenten stonden er zelfs drie Golfjes op het terrein: de Golf II van opa Stoové, de Golf I van pa en zijn gezin plus nog een Golf II Manhattan van vrienden. Tijdens de reis was de CL tot aan de nok gevuld met bagage met daartussenin ergens nog twee kinderen op de achterbank. Het was hard werken voor de Golf, die de tocht 'sterk verlaagd' en met de wielen diep verzonken zonder tegensputteren volbracht. De vouwwagen was natuurlijk net zo volgestouwd.

TECHNISCHE GEGEVENEN

Motor: 1.595 cc vier-in-lijn, 8V, OHC, 72 pk/53 kW@5.200 tpm, 120 Nm@2.700 tpm.
 Transmissie: vierbak, voorw. aandr. Banden: 175/70 SR 13. L x B x H: 398,5 x 166,5 x 141,5 cm. Gewicht: 870 kg Top: 164 km/u. Acc. 0-100 km/u: 13,5 sec. Verbruik: 5,9-8,9 l/100 km (opgave). Prijs (1987): € 11.293 (5-deurs: € 11.884)



Rechte lijnen overheersen bij de Golf II, zodoende heeft de auto veel weg van zijn stamvader. De II is echter niet meer door Giugiaro getekend, maar in VW's eigen ontwerpstudio.



De Golf maakte bij de familie Stoové vele vakanties mee. Het VAG-gehalte in de familie is opvallend.

Diverse keren mocht de Golf de Corrado van een Stoové-telg aan de praat brengen.

Schadevrij? Helaas niet, maar telkens zijn de beschadigingen vakkundig hersteld. Plaatwerk is trouwens nog steeds goed verkrijgbaar.

Een van de bewijsstukken dat de Golf heel veel Europese plekjes heeft gezien.

Op dezelfde manier, maar dan zonder vouwwagen, waren er ook vakanties naar Oostenrijk, gecombineerd met Duitsland, Zwitserland, Liechtenstein en Italië. En ondanks de grote hoeveelheid bagage en het bijbehorende gewicht was geen berg de auto te stijl. In het belastingvrije staatje Samnaun (red: Zwitserland) was de uitrit van de parkeerplaats echter zo steil dat de auto het er moeilijk mee had. De handrem hield het maar nauwelijks en het hete weer deed de motortemperatuur geen goed. Na een kwartier begon een akelige lucht de slijmbeurzen te irriteren. Dat lag vast aan de voorligger, een auto met een in die tijd net opkomende katalysator... Vele kilometers verder was de lucht nog steeds niet te harden. Hm, toch maar eens onder de motorkap kijken. Gek, wat stinkende dampen en een enorme hitte, maar verder niets vreemds... Het heeft nog weken geduurd voor de stank helemaal weg was. En ook in 2009 is het nog steeds een raadsel wat het nu exact geweest is.

HET LIEFST ZOU de familie Stoové de komende zomervakantie

naar Oostenrijk weer met de Golf II volbrengen, maar met vier volwassenen plus bagage, zou dit haast onbegonnen werk zijn. De stationcar (wel een VAG-product, maar geen VW) van een van Henks zoons wordt het vakantievoertuig. Stiekem hoopt onze Golf II-eigenaar op een spoedige uitbreiding van het gezelschap, wat een tweede reisauto (lees Golf CL) noodzakelijk maakt. 'Natuurlijk rijdt die moderne auto van mijn zoon wel lekker, maar voor mij gaat er niets boven mijn eigen vertrouwde Volkswagen. Je staat verbaasd hoe makkelijk die "oude" Golf dat allemaal nog doet'. Een van mijn zoons reed een tijdje in een Corrado. Die gaat ongetwijfeld wel wat harder dan de Golf II, maar je raadt natuurlijk wel welke auto er aan te pas moest komen als die sportcoupé het niet deed. Het aantal keren dat ik met mijn Golf en startkabels zijn auto op gang heb moeten brengen is niet te tellen. En dan die rit naar de garage, toen bij de Corrado de koppeling eruit lag. Ik ging er voor de zekerheid met mijn auto erachteraan. Omdat mijn zoon met een beetje geduld de eerste versnelling op een vlak stukje weg wel ingeschakeld kreeg en hij met wat tussengas kon schakelen

zonder koppeling, besloten we niet te gaan slepen. Dat ging goed tot aan een berucht tunneltje. Mijn zoon had al voorspeld dat die locatie met een beetje pech de bottleneck van de rit zou worden. Haha, en gelijk kreeg hij! Het stoplicht sprong op rood en we moesten wachten onder het tunneltje, waar de weg behoorlijk stijl omhoog liep. Bij groen kreeg hij de bak met geen mogelijkheid in één. Uiteindelijk heb ik mijn auto er maar tegenaan gezet en hem letterlijk tegen de helling op geduwd. Je had de gezichten van de omstanders moeten zien!

BLIJFT DE VRAAG waarom Henk nooit in een nieuwere auto is gaan rijden: 'Tja, het is een mix van gevoelens. Aan de ene kant is het een stukje nostalgie. De auto is van mijn vader geweest en ik heb hem min of meer geërfd. Ik kan lezen en schrijven met het ding en ik weet dat het onderhoud en de manier waarop ermee om is gesprongen altijd goed is geweest. Hij heeft ons in die 21 jaar nooit laten staan. Eigenlijk past de auto ook wel erg goed bij mij. Geen onnodige opsmuk en goudeerlijk. Hij kan trouwens nog

altijd goed meekomen met het verkeer hoor. Zelfs in Duitsland. Heel veel kilometers maak ik er de laatste jaren niet meer mee, dus voorlopig kan hij er nog wel even mee. Al moet ik toegeven dat het de laatste jaren wel eens door mijn hoofd speelt een andere te kopen, vooral als er toch weer meer onderhoud is dan gepland. Vooral mijn vrouw staat zich dan te vergapen aan andere auto's. Het zal ook wel weer een Volkswagen worden, maar welke kan ik nu echt nog niet zeggen. Misschien eentje met wat meer vermogen, dat zou ik wel leuk vinden. We komen nu echter ook op een leeftijd waarbij de instap en het comfort steeds belangrijker zullen gaan worden. We houden van autovakanties, dus daar zal ik bij de volgende auto ook rekening mee gaan houden. Daar komt bij dat mijn vrouw misschien nog wel gekker van auto's is dan ikzelf, dus ze zal een flinke vinger in de pap hebben. Bij ons bepaalt ze niet alleen de kleur... Wat er dan met de Golf gaat gebeuren? Ik zou het heel leuk vinden als één van mijn zoons er dan in zou gaan rijden. Dan is het cirkeltje weer rond, maar voorlopig geniet ik er zelf nog maar even van! |